MARYNARZ POLSKI

kompukt





DWUTYGODNIK MARYNARKI WOJENNEJ

Rok I 16 — 30 listopada 1946 r. Nr 10

CENA 15 Zł

2 tygodnie NA WYBRZEŻU

„Oby ta „Księga Złota" dożyła czasu, gdy będzie tylko poczta polska w Gdańsku..." — Słowa te wpisane w 1928 r. do księgi pamiątkowej gdańskiej poczty, w niespełna dwadzieścia lat później okazały się proroctwem. Dziś w Gdańsku jest „tylko polska poczta"! „Złota Księga" po wielu perypetiach w okresie wojny powróciła na dawne miejsce, a sztandar bohaterskich obrońców poczty z 39 roku, w dniu 1 grudnia b. r. zostanie uroczyście poświęcony i udekorowany najwyższym bojowym odznaczeniem — krzyżem Virtuti Militari V klasy.

* * *

Nad Bałtykiem czuwa również... Straż Pożarna. Mieliśmy możność przekonać się o jej sprawności podczas gaszenia pożaru, na szczęście „lipnego", w czasie specjalnego pokazu w Gdyni, zorganizowanego w ramach tygodnia Straży Pożarnej. Karkołomne ewolucje strażaków, wspinających się po balkonach na czteropiętrową kamienicę, były podziwiane przez rzesze społeczeństwa, które przekonały się, że mogą spać spokojnie, nie obawiając się, że „czerwony kur" zakłóci sen sprawiedliwym...

* * *

„Tylko bez „Szczeniaków" — powiedział ktoś, kiedy omawiano repertuar Teatru Marynarki Wojennej. Sztuka ta jednak ma tak wiele zalet, że zdecydowano się ją wystawić. „Szczeniaki" Ferdinanda Roger'a, podobnie jak „Wyrok", gromadzić będą zapewne na widowni Teatru Marynarki Wojennej liczne rzesze widzów.

* * *

Przez Szczecin w najbliższych miesiącach przewinie się ok. 120 tysięcy osób. Nie będą to bynajmniej wycieczkowicze, lecz repatrianci, powracający na ojczyzny łono. Ponadto spodziewanym jest, iż na łonie matek powracających z obczyzny przybędzie też spora ilość niemowląt, zwanych powszechnie „milusińskimi". Dlatego też poczynione zostały odpowiednie przygotowania, by matkom i dzieciom zapewnić potrzebne warunki.

* * *

Pierwsze miejsce, co do ilości statków, które zawijały do Gdyni w ub. miesiącu, zajęła Szwecja. Na drugim miejscu uplasowała się Dania. Na trzecim zaś miejscu znalazła się... Polska. Wśród innych następne miejsca zajęły kolejno Norwegia, Finlandia, Ameryka, ZSRR, Anglia, Francja i Kanada. Ogółem w tym czasie do portu weszło 203 statki.

* * *

Dla ochrony basenów portowych przed falami (zwanymi także z niewiadomych przyczyn bałwanami), rozpoczęto w Nowym Porcie, w Gdańsku, zasadnicze prace przy naprawie falochronów. Prace te potrwają przypuszczalnie do wiosny przyszłego roku i prowadzone są pod kątem budowy nowego basenu w tym rejonie.

* * *

Niemcy mieli za mało gazu. Gdyby nawet mieli dużo, to też by kradli. W czasie okupacji zbudowali oni gazociąg, ciągnący się na przestrzeni 50 km, z Gdańska do Gdyni skąd gaz świetlny doprowadzano do statków, stojących w porcie. Statki te następnie wywoziły gaz w głąb Rzeszy. Obecnie centralna gazownia miejska w Gdańsku przystąpiła do uruchomienia tego gazociągu dla potrzeb przemysłowych.

* * *

Pierwsze miejsce zajęła ruda... Oczywiście nie w zawodach sportowych, a jedynie w imporcie portu gdyńskiego w pierwszej dekadzie listopada. Tuż za rudą, następne miejsce zajęła drobnica. W eksporcie natomiast, poza węglem, poważną pozycję zajął cement oraz żelazo walcowane. W tymże czasie przyjechało ok. 200 repatriantów i pasażerów, których, rzecz oczywista, nie należy zaliczać do działu importu...

* * *

Aż sześć wagonów kolejowych trzeba było, aby pomieścić turbinę zakupioną w Szwecji przez Zakłady Elektryczne Wybrzeża. Turbina ta przybyła na promie „Drottning Victoria" i przeznaczoną jest dla nowoodbudowanej elektrowni „Gródek".

* * *

W szeregach WOP w Słupsku odbywa służbę żołnierz, mulat z Ameryki. Jest on synem Polki i murzyna z USA. Do służby zgłosił się jako ochotnik i pełni ją wzorowo.

* * *

„Moim marzeniem jest zginąć na morzu" — pisał kiedyś jeden z młodych czytelników do „Marynarza Polskiego". Kto chce jednak pracować na morzu, nie potrzebuje zaraz ginąć. O wiele lepiej jest nabyć odpowiednie wyszkolenie. Państwowa Szkoła Morska w Gdyni uruchamia z dniem 8 stycznia 1947 r. kursy Szyprów i Maszynistów Okrętowych I i II klasy. Zgłoszenia przyjmuje się do dnia 16 grudnia 1946 r. Jednym z podstawowych warunków przyjęcia na kursy, jest wielomiesięczna praktyka w załodze pokładowej na statkach morskich.

* * *

„Gryf" — taką nazwę będzie nosić przedsiębiorstwo Żeglugi Przybrzeżnej, w którym udziałowcami pozostaną jak dotąd miasta morskie, Żegluga Polska na Odrze, oraz Polska Żegluga Państwowa.

„Gryf" obsługiwać będzie wszystkie porty polskie, tak pod względem ruchu pasażerskiego, jak i towarowego.

* * *

Podobno, niektórym bardzo zrzedła mina, kiedy władze portowe Gdańska otrzymały wiadomość, że na redzie portu kuter przechodzący z Piławy zauważył minę. W związku z tym natychmiast zarządzono wstrzymanie ruchu. Szwedzki szkuner motorowy „Alwa" przy wychodzeniu z portu został zawrócony z drogi. Po stwierdzeniu, że farwater do Gdyni jest czysty, władze portowe przywróciły normalny ruch.

* * *

Ile ryb jest w morzu? — trudno powiedzieć — w każdym bądź razie to jest pewne, że w październiku rybaków było 2578, pracowników zatrudnionych w rybnym przemyśle przetwórczym ok. dwa tysiące osób, a konsumentów jeszcze więcej...

Ryby czują wyraźne zaniepokojenie wobec wzrostu „nieprzyjacielskich" kadr rybackich, które w dodatku stają się coraz lepiej wyszkolone...

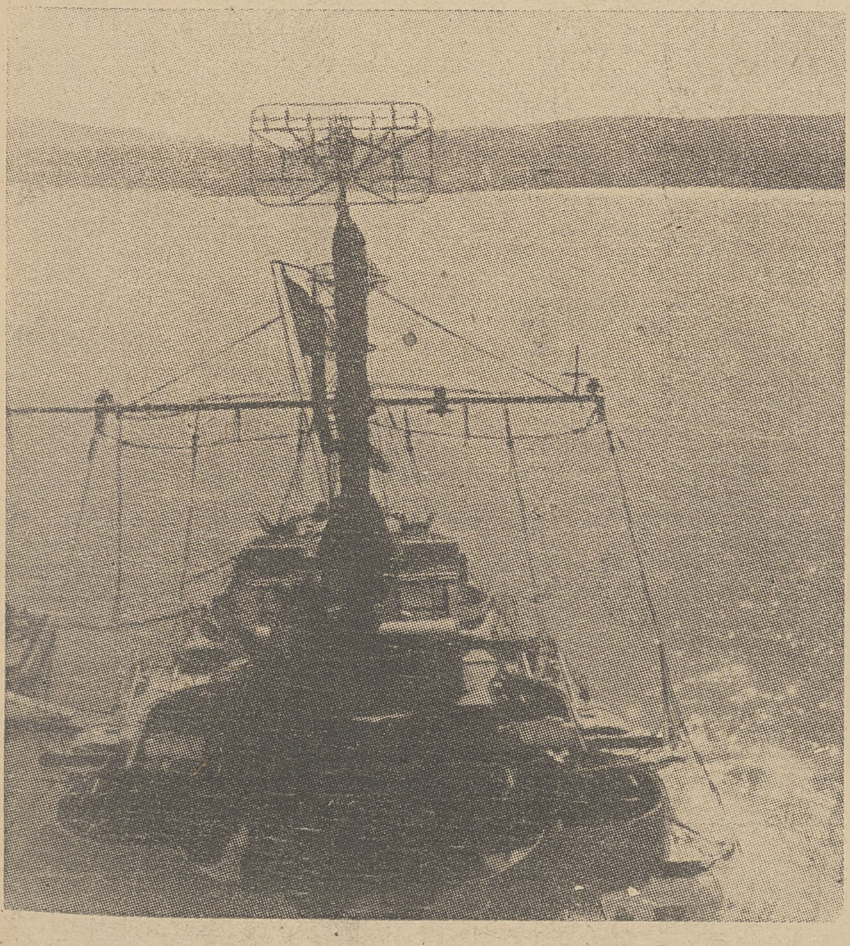
ORP „Żuraw" na rejsie ćwiczebnym



MARYNARZ POLSKI

DWUTYGODNIK MARYNARKI WOJENNEJ

ROK I. Gdynia, 16—30 listopada 1946 r. NR. 10



RADAR NA OKRĘCIE WOJENNYM

Antena ramowa radaru — jednego z najbardziej rewelacyjnych wynalazków minionej wojny—umieszczona na szczycie masztu głównego. Przyrząd ten zrewolucjonizował sylwetkę współczesnego okrętu wojennego, eliminując reflektory bojowe, dalmierze, oraz samoloty zwiadowcze, jako zbędny sprzęt.

Treść numeru:

NA OKŁADCE:

Polski okręt admiralski z XVII w. „Św. Jerzy", który brał udział w bitwie pod Oliwą.

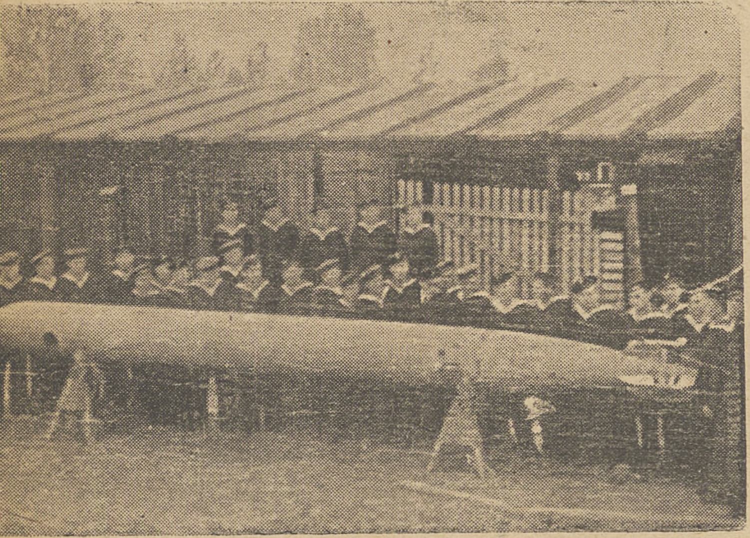
(Zdjęcie ze zbioru A. Smereka)

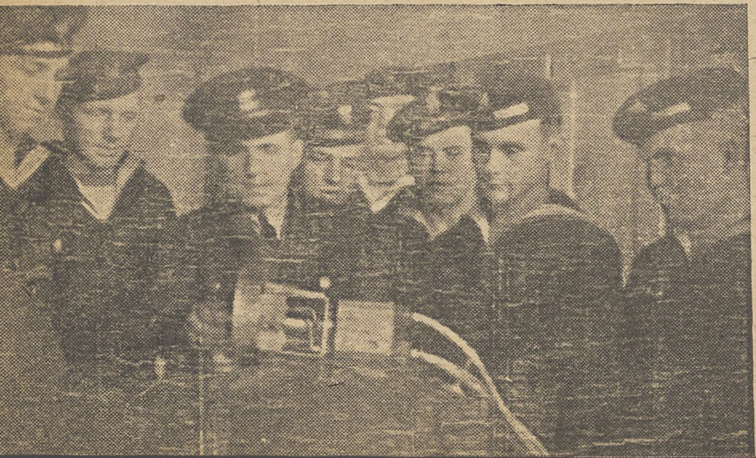
W SZKOLE SPECJALISTÓW MORSKICH

TORPEDY I MINY

jako przyrządy szkolne

Przy długim, stalowym cielsku torpedy stoi szereg młodych marynarzy, słuchając uważnie fachowych objaśnień st. bosmana Bojowczyka. Tym razem to nie jest przygotowanie do zadania bojowego, lecz wykład dla plutonu torpedo-minerów w Szkole Specjalistów Morskich. Po długich miesiącach ćwiczeń w Kadrze Marynarki Wojennej, setki młodych marynarzy przechodzi tu przeszkolenie fachowe, przyswajając wiedzę morską. Chociaż wiele jest specjalności w Marynarce Wojennej, to jednak specjalność torpedo-minera jest jedną z najtrudniejszych. Zanim młody marynarz ją zdobędzie, musi dokładnie poznać budowę, działanie i sposób unieszkodliwiania dziesiątków różnych typów i systemów: torped, min i bomb głębinowych. Dopiero wtedy, gdy marynarz na pamięć zna każdą część tych środków bojowych i potrafi „z zamkniętymi oczami" je rozebrać i złożyć, dopiero wtedy może się uważać za dobrego torpedo-minera. Nie dość jest jednak poznać istniejące rodzaje broni podmorskich, trzeba stale uzupełniać swe wiadomości, gdyż bronie te są ciągle udoskonalane. Starzy instruktorzy plutonu minerów także musieli uzupełniać swe wiadomości, gdyż w ostatniej wojnie zastosowano szereg innowacji i w tej dziedzinie, jak: miny akustyczne, magnetyczne itd. i skomplikowane miny wachtowe.





W gabinecie nauk plutonu minerów, obok licznie ustawionych na specjalnych podstawach torped i min wszelkiego rodzaju w stanie demontażu, skupiły się grupki uczniów. D-ca plutonu, st. bosman Biały, objaśnia właśnie działanie i budowę czopu wielkiej miny morskiej. Wprawna ręka bosmana odkręca czop z taką swobodą, jak gdyby to nie był zapalnik mogący spowodować wybuch dużej, czarnej kuli, umieszczonej na specjalnym wózku. Nieco dalej, instruktor bosman Szacht zapoznaje na przykładzie, młodych chłopców z budową torpedy i z jej przyrządem sterowym.

Po południu pluton minerów zastajemy na wykładzie. Tym razem instruktor, bosman Jurczyk, sprawdza zasób wiadomości swych chłopców. Na pytanie jego: „Jak działa bomba głębinowa?" — odpowiada jeden z młodych marynarzy. Odpowiedź jest jasna i wyczerpująca: „Bomba głębinowa lub hydrostatyczna używana jest do zwalczania okrętów podwodnych. W zależności od wagi materiałów wybuchowych, bomby te dzielą się na kilka rodzajów. Specjalny przyrząd zapalający, reagujący na ciśnienie wody powoduje wybuch na dowolnie nastawionej głębokości. Przyrząd ten ma kilka takich nastawień. Bomby głębinowe umieszczone są w wyrzutniach na rufie, połączone z sobą łańcuchem Gala. Przed rzuceniem bomby, odbezpiecza się ją wyciągnięciem szpilki z tarczy hydrostatycznej. Następnie podnosi się zasuwy, a gliceryna, wciskana pompą do cylindrów, wprawia w ruch łańcuch i bomby wylatują, łączone łańcuchem po 6, lub po 12 sztuk razem. Każda z nich ustawiona jest na inną gębokość wybuchu, aby zwiększyć prawdopodobieństwo trafienia.

Bomby są groźną bronią, gdyż w zasięgu 20 m wybuch ich deformuje całkowicie okręt podwodny i niszczy go" — kończy swą odpowiedź młody marynarz.

Chłopcy już oswoili się z groźną bronią. Początkowe obawy i ostrożność minęły, z każdym dniem nabierają nowej wiedzy. Marynarze Sztela, Dwojak, Kosiński i inni przodują w nauce. Już wkrótce opuszczą podwoje Szkoły, by zasilić marynarzy — specjalistów.

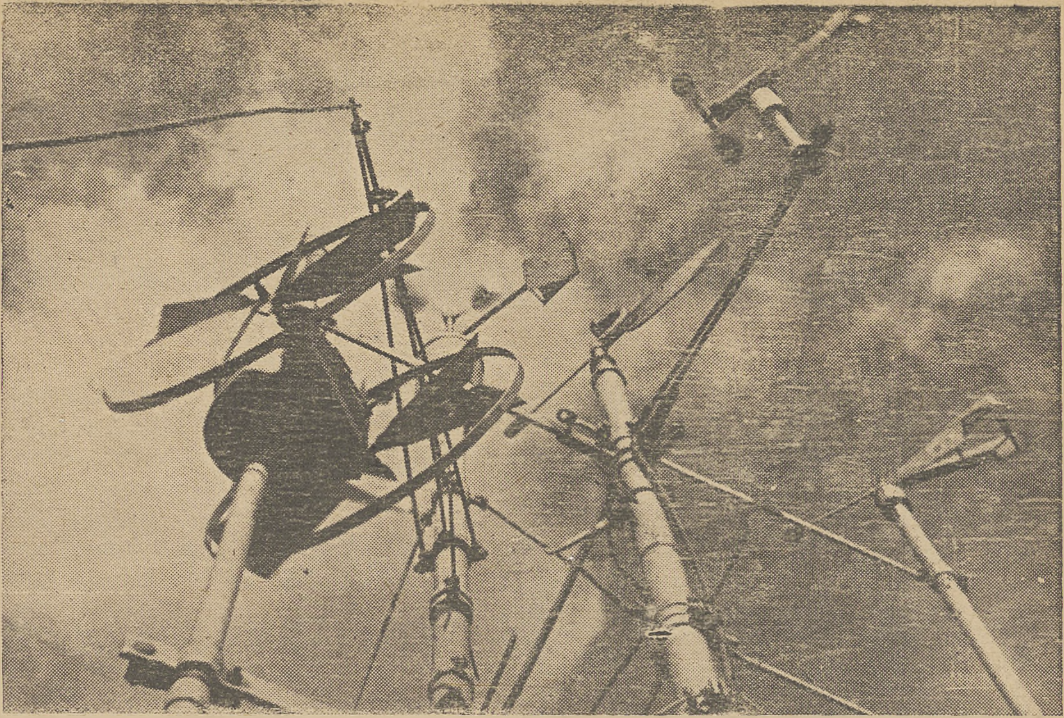
Jot-wu.

NA ZDJĘCIACH:

Przy tej wielkiej torpedzie morskiej ustawiło się ponad 30 młodych marynarzy a każdy z nich musi poznać dokładnie tę groźną broń. Właśnie instruktor, st. bosman Bojowczyk, objaśnia przyszłym torpedystom budowę i działanie poszczególnych części torpedy. Chłopcy słuchają uważnie. Śmiercionośna torpeda tym razem spełnia „pokojowe zadanie" — służy jedynie za pomoc szkolną młodym torpedystom.

Takich olbrzymich kul, napełnionych materiałem wybuchowym, wyławiają nasi marynarze dziesiątki. Wkrótce, dzięki pracy i odwadze marynarzy, nasze wody przybrzeżne będą wolne od min. Tym razem na zdjęciu widzimy minę w stanie zabezpieczonym. Stojący obok niej marynarze — to uczniowie z SSM, którzy przyswajają sobie na zajęciach praktycznych trudną specjalność minera morskiego.

P I H M



Szczyt wieży obserwacyjnej Państwowego Instytutu Hydro-Meteorologicznego.

Od czasów, gdy w białe płótna żagli wprzągnięto wiatry, aby poskromione w ten sposób, mogły ulżyć mięśniom spracowanych galerników, trwała wciąż poprzez wieki w człowieku chęć poznania sił przyrody, bądź to dla wyzyskania jej dla własnych celów, bądź też dla zabezpieczenia się przed jej groźnymi nieraz kaprysami.

„Chmurze gradowej zwierciadło okaż — kędy indy obróci się..." — czytali nasi dziadowie kalendarzowe mądrości epoki Sasów, jakże dziecinnie i naiwnie brzmiące z kilkuwiekowego oddalenia.

Kiedy jeszcze, w stosunkowo niedawnych czasach, przy wyruszaniu w podróż każdego statku życzono załodze „pomyślnych wiatrów" — to życzenie to, dziś ma znaczenie jedynie symboliczne. Dziś — każdy statek, wyruszający z portu, zaopatrzony jest w ścisłą i dokładną prognozę pogody na najbliższe 24 godziny.

Aczkolwiek, z komunikatów radiowych i prasowych, znamy doskonale wszyscy brzmienie takiej prognozy, to jednak mało kto zdaje sobie sprawę z tego, ile pracy należy włożyć w to, aby prognoza ta mogła być podana z całkowitym poczuciem odpowiedzialności, do wiadomości publicznej. Nad jej przygotowaniem pracują wszystkie obserwatoria całej Europy, które w oznaczonych, w ciągu doby godzinach, wymieniają wzajemnie między sobą zebrane informacje, za pośrednictwem specjalnego międzynarodowego szyfru. Z otrzymanych danych zestawia się mapy, obrazujące stan pogody w całej Europie oraz nakreśla się możliwości jej zmiany.

Z dachu Obserwatorium Morskiego w Gdyni wystrzela w górę stalowej konstrukcji wieża, zakończona u szczytu dziwacznymi urządzeniami. Kręcą się z zawrotną szybkością ramiona wiatraczka, ruszają się niespokojne strzałki, wskazujące kierunek wiatru, unosi się zawieszona na lince ciemna kula. U dołu przed wejściem na wieżę, tykają monotonnie wahadła aparatów samopiszących, wykreślających krzywe natężenia wiatrów oraz ich kierunek. Tu właśnie, na tej wieży, wywiesza się sygnały alarmujące i ostrzegające przed niebezpieczeństwem, jakie szykują siły przyrody. Ciemna ta kula nie jest bynajmniej groźnym sygnałem — oznacza zaledwie słaby wiatr. Nie warto jednak wyruszać z portu, gdy na jej miejscu zawisną dwa stożki, jak to było w 1931 roku, kiedy w czasie szalejącego huraganu szybkość wiatru dochodziła do 38 m/sek.

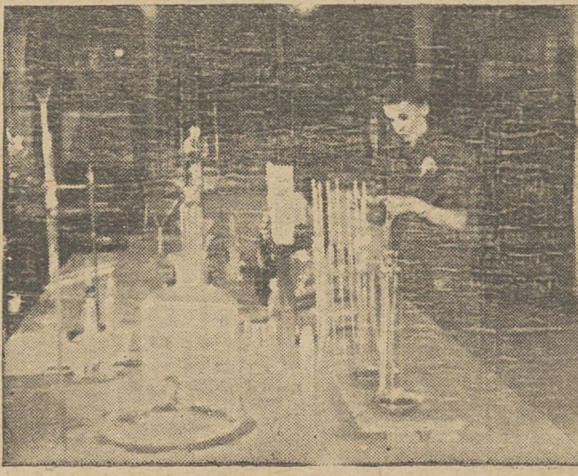
Nikogo to oczywiście nie powinno dziwić, że w Państwowym Instytucie Hydro - Meteorologicznym znajduje się moc takich przyrządów jak barometry, chronometry, kompasy, anemometry, sekstansy i aneroidy. Nie wszystkie one są własnością Instytutu. Wiele z tych przyrządów oddanych jest do PIHM-u dla kontroli, wyregulowania i naprawy.

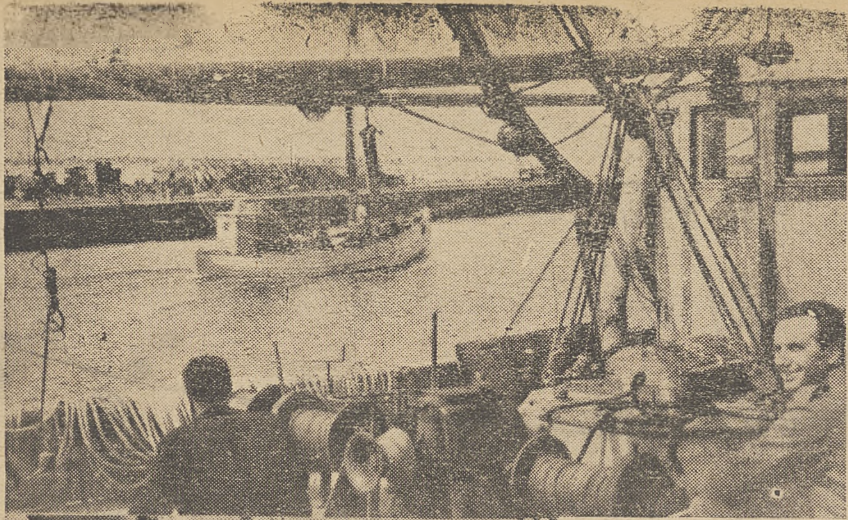
Zupełnie odrębną rolę odgrywa w Instytucie Wydział Chemiczny. Zdawało by się, że żmudna analiza wody morskiej, badanie zawartości soli, tlenu, azotanu, fosforanu i innych składników chemicznych, ma przed sobą jedynie cele naukowe i jej wyniki nie przedstawiają specjalnej wartości dla użytku codziennego. Pracę tę jednak w pełni ocenia każdy rybak morski, gdyż właśnie z takiego lub innego rezultatu analizy wywnioskować on może, gdzie i na jakiej głębokości należy łapać dorsze, gdzie śledzie, flądry lub nawet łososia.

Praca w PIHM-ie nie jest pracą błyskotliwą. Jest ona równie spokojna i cicha jak spokojną i cichą jest atmosfera, panująca w tej instytucji. I ta właśnie cisza i spokój są najważniejszymi sprzymierzeńcami twórczych wysiłków nielicznej grupy naukowców.

St. Biskupski por.

Badanie wody morskiej w gabinecie chemicznym.





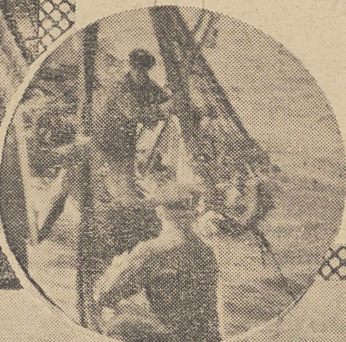


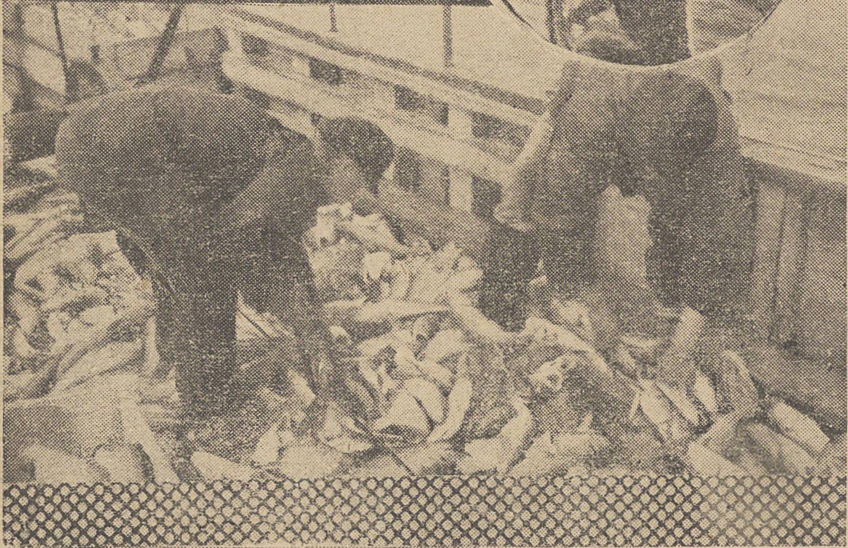
„POS. 5" ŁOWI RYBY

NA ZDJĘCIACH:

1) Płyniemy na połów.
2) Winda nawija stalową linę na bębny. „Szef motoru" czeka ukazania się desek, by w odpowiednim momencie silnym szarpnięciem ręki wyłączyć sprzęgło windy.
3) Denerwująca chwila: „żeby tylko nie pękł!"
4) Segregacja połowu.

(fot. autora)





Jeszcze w kwietniu rb. Polska otrzymała w ramach dostaw UNRRA 15 kutrów rybackich, zakupionych dla nas w Danii. Część z nich została skierowana na Ziemie Odzyskane.

Poniżej podajemy kilka fragmentów z pracy załogi jednego z takich kutrów. „Pos. 5" to po prostu numer rejestracyjny portu macierzystego Postomina.

Na takim kutrze łowi się ryby siecią denną, t. zw. włókiem, składającym się z długiego worka i dwu skrzydeł. By sieci takiej nadać odpowiednie ustawienie w morzu, dolna jej część jest obciążona ciężarkami ołowianymi i łańcuchami. Do górnej przymocowane są korkowe pływaki lub szklane czy metalowe kule, wewnątrz próżne. Od skrzydeł idą roślinne liny do desek rozporowych, koniecznych dla utrzymania ogromnych (często ponad 20—30 m) skrzydeł w rozwarciu. Funkcje te spełniają deski przez odpowiednie rozmieszczenie miejsc uchwytów dla lin, nadając im podczas ruchu ukośne położenie w bok, w stosunku do pozornego prądu wody. Od deski do kutra biegną mocne stalowe liny.

Po dwu-trzygodzinnym wleczeniu włóka kuter zatrzymuje się puszczając w ruch napędzaną przez motor windę mechaniczną o dwóch bębnach, na które nawijają się stalowe liny.

Z chwilą ukazania się desek winda zostaje wyłączona. Deski wciąga się na pokład a liny roślinne nawija się na dodatkowe bębny. W niedużej odległości od kutra woda zaczyna wrzeć i na powierzchnię wyskakuje wór pełen dorszy.

Rozpoczyna się wybieranie sieci na pokład. Worek z rybą wydźwiguje się, obwiązawszy go uprzednio specjalną liną, t. zw. stropikiem, przy pomocy windy mechanicznej.

Po wypróżnieniu sieci następuje ponowne zarzucenie włóka i rozpoczęcie nowego „ciągu" a potem sortowanie i układanie ryb w skrzynki.

Po trzech, czterech ciągach następuje powrót do macierzystego portu.

W. Zubrzycki

BITWA POD OLIWĄ

Było to w okresie wojny ze Szwecją, którą wszczął swymi pretensjami do korony skandynawskiej — Zygmunt III Waza. Pretensje były nawet może słuszne, ale polityka jaką prowadzić zamierzał, na pewno nie trafna... Doprowadziła ona do ostrego konfliktu, w czasie którego doszło do inwazji wojsk szwedzkich na Polskę. Potędze morskiej, jaką była wówczas Szwecja, Polska przeciwstawić mogła zaledwie szczupłą eskadrę, złożoną z dziesięciu jednostek. Były to: admiralski „Św. Jerzy", „Król Dawid", „Panna Wodna", „Wodnik", „Arka Noego", „Tygrys", „Syrena", „Biały Pies", „Biegnący Jeleń" i „Delfin".

Okryta chwałą w niejednym śmiałym wypadzie*), Flota Polska czekała sposobnej chwili do zaatakowania przeciwnika. Żyła wtedy jeszcze we krwi żeglarzy tradycja zuchwałych wyczynów kaprów królewskich Zygmunta Augusta. Rwali się wszyscy do czynu, do zbrojnej rozprawy z nieprzyjacielem, lecz warunki nie pozwalały na to.

28. 11. 1627 r. nadarzyła się okazja wypróbowania zdolności bojowych naszych szczupłych sił, w walnej rozprawie z eskortą admirała Stjernskjölda, nieopodal wybrzeży Oliwy. Bitwa rozgorzała o świcie, a pierwszym jej epizodem stał się pojedynek „Świętego Jerzego" z okrętem admiralskim nieprzyjaciela. Po obustronnej wymianie strzałów, okręty zderzyły się burtami, poczem załoga polska uderzyła do abordażu. W boju poległ admirał szwedzki Stjernskjöld. W momencie najzaciętszych zmagań załóg obu okrętów, przyszła w pomoc „Świętemu Jerzemu" — „Panna Wodna", sztychując ogniem rotowym szwedzki orlog od rufy. Wówczas Szwedzi, widząc bezcelowość dalszej walki, — złożyli broń.

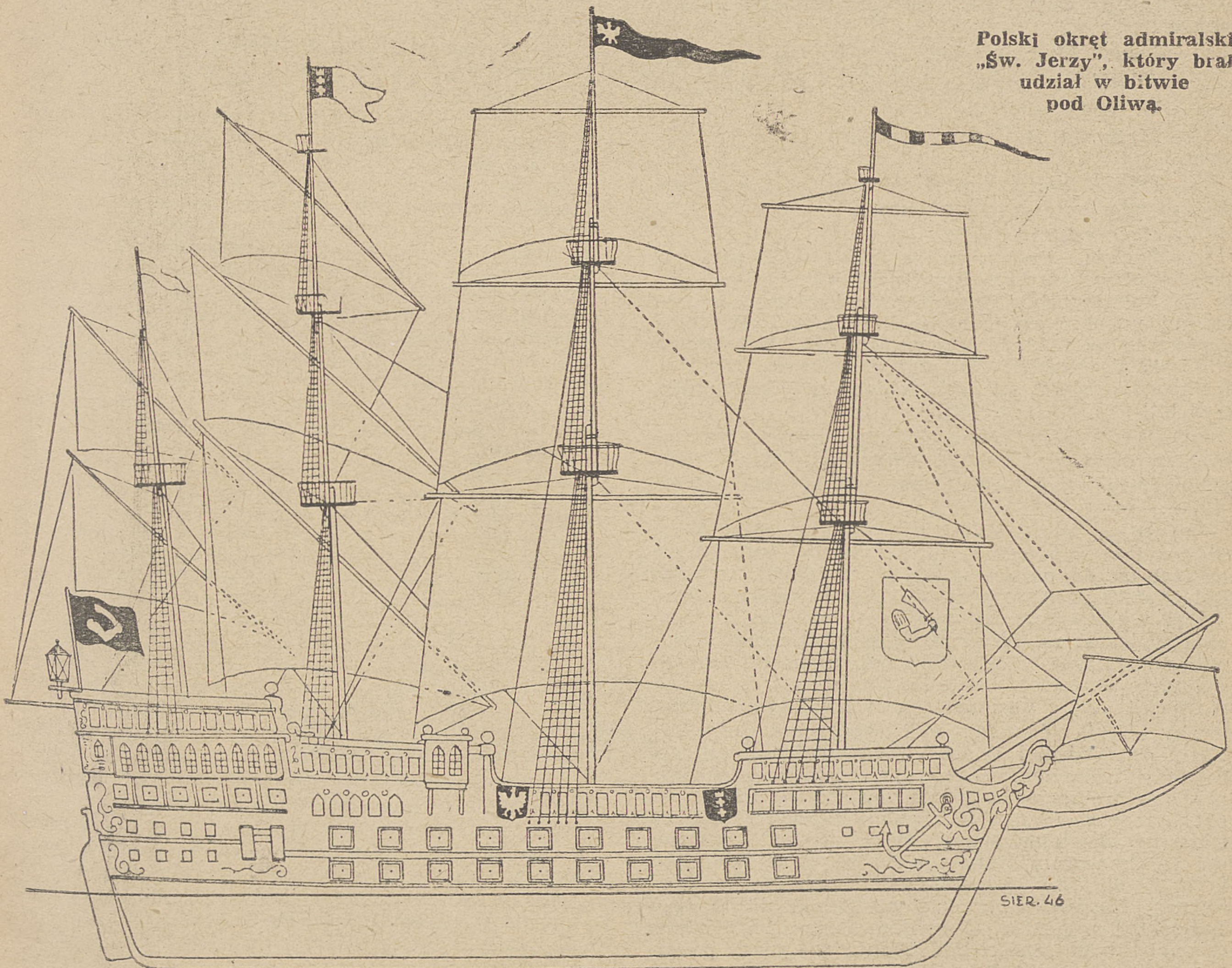
Tymczasem trwał zacięty bój artyleryjski między orlogiem „Pelikan", a polską galeoną „Król Dawid". W pomoc mocno potrzaskanemu „Pelikanowi", pospieszył okręt bliźniaczy „Sonne". „Pelikan" wycofując się oddał ostatnią salwę ku „Świętemu Jerzemu", której skutki okazały się najdotkliwsze. Jedna z kul eksplodowała bowiem na pomoście dowódcy, urywając polskiemu admirałowi obydwie nogi. W kilka chwil później, — admirał zakończył życie.

Orlog „Sonne" ostrzelawszy ze znacznej odległości „Króla Dawida", wziął kurs na północ, usiłując najwidoczniej pójść w ślady reszty eskadry która w nieładzie rejterowała na pełne morze. Dognał go jednak viceadmirał Witt na chyżym „Wodniku". Kiedy los szwedzkiego okrętu stał się z góry przesądzony, własny jego dowódca wysadził go w powietrze...

Taki przebieg miała bitwa, znana odtąd w historii pod nazwą bitwy pod Oliwą.

Sław.

*) Jednym z ważniejszych wyczynów było przerwanie blokady Kołobrzega, przez trzy jednostki pod dowództwem viceadmirała floty królewskiej.



Polski okręt admiralski „Św. Jerzy", który brał udział w bitwie pod Oliwą.

Listopadowe echa...

...Spotkali się zupełnie przypadkowo na nadbrzeżu, pośród kolorowego tłumu zalegającego mola. Dnia tego przybył bowiem do portu jeden ze sławnych statków „pakietowych", — utrzymujących komunikację między „starym światem" a „krajem Antypodów". Działo się to w Port Sydney w Australii, w roku 1847.

Mierosławski *) rozpoznał pierwszy w kulejącym koloniście, znajomą postać i bez namysłu chwycił obcego w ramiona.

— Polak?

— Polak.

— Muszyński?!

— Jakbyś acan zgadł!

Dla obecnych przy powitaniu gapiów, widok całujących się „siarczyście" dwóch Europejczyków — wzbudził niemniejsze zainteresowanie niż przybycie czarnoburtej fregaty „Blackball Line Co.", ale trwało to niedługo. Mierosławski zorientowawszy się, że tego rodzaju objawy serdeczności są tutaj zupełnie nieznane i ściągają ciekawych, wziął towarzysza pod ramię i obaj zniknęli w pierwszej uliczce...

— Daruj acan, ale nie przypominam sobie jeszcze...

— Jestem Mierosławski...

— Adaś?!...

— W samej osobie!...

— Myślałem żeś zginął na Woli przed kościółkiem...

— Gdzież tam!.. Dostało mi się coś niecoś, ale dziś została tylko maleńka blizna...

— Co porabiasz tutaj?...

— Żegluję. Polowałem na foki i wieloryby, potem handlowałem z tubylcami na Tahiti, łowiłem perły na Salomonach... Teraz zaś zamieszkałem na samotnej wysepce na Oceanie Indyjskim... Wstąpmy koniecznie na pokład mojego szkunera... Bez lampki wina się nie obejdzie! Toż waść pierwszym Polakiem, jakiego spotykam na tych wodach od szeregu długich lat!

Zmierzch zastał obudwóch towarzyszy gwarzących serdecznie w kabinie szkunera. Odżyły znów listopadowe wspomnienia. Obaj byli bowiem weteranami powstania 1831 r. Obydwu zastała w Warszawie owa brzemienna w skutki noc jesienna, której ciszę rozerwał huk wystrzałów i okrzyk garstki odważnych: „Do broni!". Poznali się jednak dopiero na Woli, podczas obrony Warszawy.



— Czy wiesz Adaś, że Ordon nie zginął?

— Nie może być!,

— A tak... Ktoś widział go podobno na Węgrzech — i to nawet nie on wysadził 54-tą redutę!...

— Nie on? Więc kto?...

— Jakiś prosty kanonier, słyszałem wymieniane jego nazwisko...

— No, no... Tutaj do mnie nie docierają żadne wiadomości... za daleko... Zresztą albo człowiek na morzu, albo u dzikich wybrzeży. Ostatnio zamieszkałem w takiej samotni, dokąd tylko albatrosy zawijają.

— Gdzie to?

— Wyspa św. Pawła. Odkryłem ją zupełnie przypadkowo...

— Bezludna?...

— Bezludny raj... Ziemia urodzajna, bogata roślinność... Zatknąłem sztandar francuski bo obawiałem się, że inaczej mogą Brytyjczycy wsadzić tam swój nos... Okazało się jednak, że mimo tego zgłosili swoje pretensje. Oświadczyłem im wtedy oficjalnie, że wywieszę banderę polską, a zdejmą ją chyba po moim trupie *)... Wysepkę przysposobiłem jako tako do obrony — no i rezultat: Anglicy uznali słuszne moje pretensje i odpłynęli... Myślałem, że będę tam siedział do końca życia, ale widzę, że coś gna mnie stamtąd w świat... Mam ofertę na kupno wyspy. Sam nie wiem jak postąpię. Listów od brata nie otrzymuję, a w kraju podobno znów się coś gotuje...

— Nie dziwię ci się, Adasiu, bo i ja miejsca znaleźć nie mogę, ale się już zdecydowałem!...

— ?!...

— Jadę do kraju... Emigracja nie odbuduje Polski... Dłuższy czas po powstaniu przebywałem w Paryżu. Pamiętam w drugą rocznicę listopada, w gmachu opactwa Saint Germain odbyło się zgromadzenie polskiej emigracji. Nastrój był uroczysty, a z naw zwieszały się postrzępione w boju sztandary powstańcze, które chorążowie poszczególnych jednostek zdołali w ukryciu przewieźć przez Prusy do Paryża. Zasiadła nasza stara generalicja, a obok sławny Lafayette pośród przedstawicieli liberalizmu europejskiego. Przemawiał ks. Adam Czartoryski. Mówił pięknie, nastrój panował natchniony i dostojny, kiedy nagle z sali podniósł się głos protestu i sprzeciwu. Był to Krempowiecki...

— Krempowiecki?... On zdaje się był jednym z przywódców rozruchów sierpniowych?...

— Tak, to był on... Wyciągniętą dłonią wskazał na winowajców klęsk — rodzimą magnaterię, która w imię swoich interesów zaprzepaściła interesy narodu. Bo powstanie mogło być zwycięskie i przynieść wolność nie tylko Polsce, ale i Rosji...

---

*) Adam Mierosławski jest postacią historyczną, a wszystkie wspomniane tutaj fakty — autentyczne. Należał on do najsławniejszych polskich żeglarzy. Był bratem znanego generała Mierosławskiego. Brał udział w powstaniu listopadowym, po upadku którego wyjechał na południe. W r. 1840 zaczął żeglować na statkach „Blackball-Line", a potem na własną rękę, prowadząc handel z tubylcami mórz południowych, polując na antarktycznych wodach na wieloryby i foki. Udało mu się odkryć ponownie wyspy Nowy Amsterdam i St. Paul, które w przeszłości znane były żeglarzom holenderskim. Istnienie ich jednak ignorowano, przez co nie umieszczano ich na żadnych mapach. Wyspa St. Paul przyznana została na własność Mierosławskiemu, który następnie odsprzedał ją Francuzom. Leży ona na 38° 42' 58" szer. poł. i 77° 32' dł. wsch. Administracyjnie podlega archipelagowi Reunion. Mierosławski zginął na Oceanie Indyjskim, w r. 1851. O polskim żeglarzu wspomniał w swej książce „Dzieci kpt. Granta" — znany powieściopisarz francuski Jules Verne.

---

*) Autentyczne.

— Mogło tak być... — przytaknął Mierosławski.

— ... A dziś na emigracji — ciągnął dalej Muszyński—sformowały się dwa obozy „białych" i „czerwonych". Jeśli postępowym „czerwonym" uda się w końcu rzeczywiście osiągnąć swe zamierzenia, to w każdym razie nieprędko, mimo, że przyłączyli się do nich inni sławni dziś mężowie, nie wyłączając dawnych filomatów... Walka z magnaterią jest ciężka, a tymczasem kraj jęczy w niewoli... I dlatego zdecydowałem się już.. Jadę do Polski!

— Do Polski?...

— A tak-... Jestem już stary, inwalida, nikt może nie zwróci na mnie uwagi... Przyjmę posadę wiejskiego nauczyciela, jaka mi się trafi. Będą w jakiejś zapadłej wiosce uczył dzieci naszych dziejów, a jeśli zajdzie potrzeba, chwycę znów za karabin...

— Dziwny z waści człowiek, panie Muszyński...

— Eee! — gdzie tam „dziwny"...

Zamilkli... Przez iluminator świecił zawieszony nad Oceanem wielki srebrny księżyc, a lekka bryza mierzwiła korony dalekich palm i marszczyła spokojną toń zatoki.

— Wiesz waść co... — zagadał nagle Mierosławski.

— No?...

— Jadę do Polski — z panem!... Zdecydowałem się już... Sprzedaję moją wyspę i szkuner... i tym samym statkiem, który zawinął dziś do Sydney, płynę do Europy...

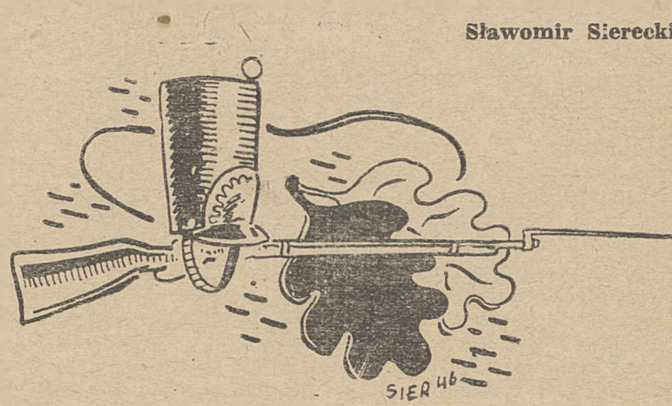
— A mówią ludzie, że cuda się nie dzieją! Daj pyska Adasiu... Więc jedziemy jutro razem.

— Jutro, a choćby nawet dziś...

— No, no — zapaliłeś się... Za dwa miesiące ujrzymy na pewno brzegi „starego świata"!...

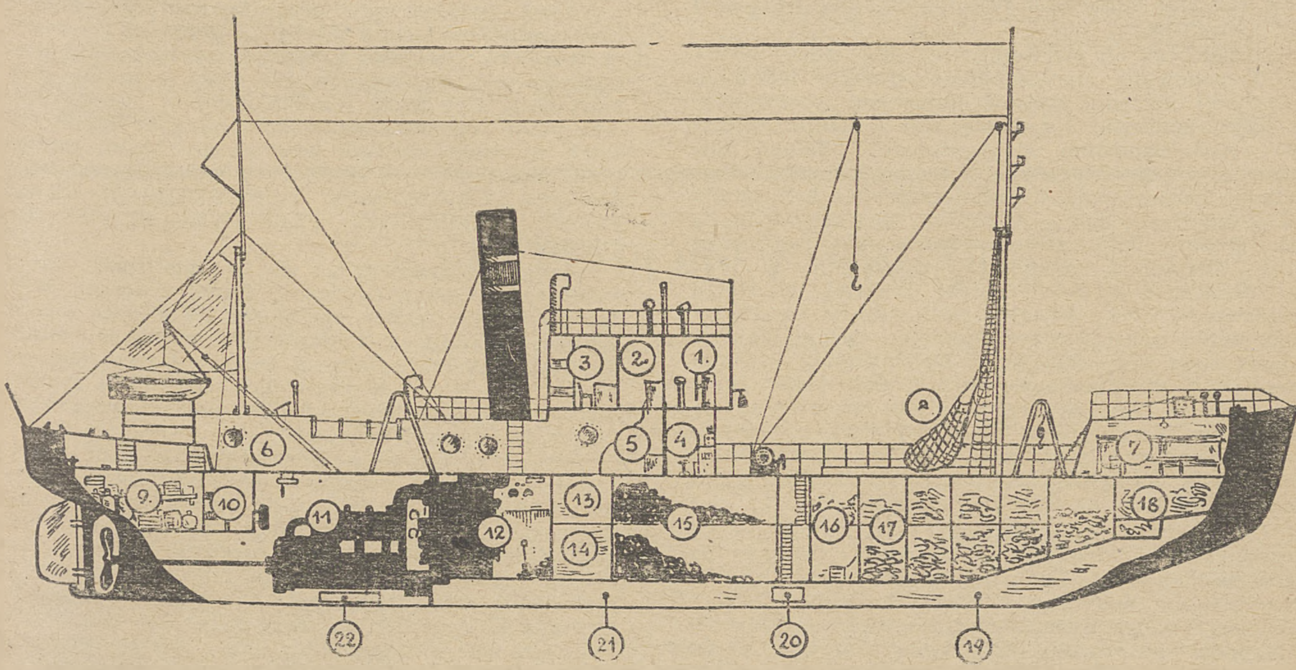
Mierosławski rzeczywiście zjawił się w Europie w krytycznych dla niej chwilach. W r. 1848 wybuchły wszędzie wolnościowe rozruchy... Zdawało się, że świat zrzuci z siebie nareszcie zasklepiałą skorupę konserwatyzmu. U boku swego brata odegrał wtedy niepoślednią rolę polityczną. „Wiosna ludów" nie trwa a jednak długo, a po niej nastąpił znów okres jeszcze cięższej niewoli dla całej Europy... Zniechęcony niepowodzeniami swoich idei — powrócił Mierosławski na dalekie morza południowe, aby na Oceanie Indyjskim zakończyć swój żywot śmiercią marynarza...

Sławomir Sierecki



Dalekomorski statek rybacki

(PRZEKRÓJ)



1. Koło sterowe. 2. Kabina nawigacyjna. 3. Kajuta kapitana statku. 4. Kabina radiotelegrafisty. 5. Kuchnia, tranowa i suszalnia. 6. Kuchnia. 7. Pomieszczenie załogi. 8. Sieci. 9. Skład prowiantowy. 10. Pomieszczenie sternika i maszynisty. 11. Maszynownia. 12. Kotłownia. 13. Woda do picia. 14. Zbiornik tranu. 15. Węgiel. 16. Komory rezerwowe. 17. Komory na lód i ryby. 18. Skład sieci i lin. 19. Woda słodka. 20. Olej. 21. Woda słodka. 22. Olej.



SYTUACJA WYJŚCIOWA WOJNY NA BAŁTYKU

(Z DZIEŁA ADM. FLOTY I. S. ISAKOWA P. T. „MARYNARKA WOJENNA ZSRR. W WOJNIE OJCZYŹNIANEJ"
AUTORYZOWANY PRZEKŁAD KOMANDORA W. SIEYERA)

Niemieckie dowództwo morskie, rozpoczynając wojnę przeciwko flocie radzieckiej na Bałtyku, miało oprócz czynnika zaskoczenia, wyjątkową przewagę, w porównaniu z warunkami pierwszej wojny światowej.

W roku 1914 cały fiński „place d'arme", włączając Abo-Alandzkie wielowyspie, był w rękach Rosji a flota rosyjska rozporządzała dobrze umocnionymi bazami na obu brzegach Zatoki Fińskiej—Helsingforsem i Rewlem (Tallin), co pozwoliło zbudować w poprzek zatoki minowo-artyleryjską pozycję znacznie rozprzestrzenioną w głąb. (Na południku Nargen—Porkallaud, z pozycją przednią wysuniętą do ujścia Zatoki Fińskiej). Oprócz tego, na Abo-Alandzkim wielowyspiu i w Zatoce Ryskiej, były pobudowane pozycje flankowe dla sił lekkich. W tych warunkach obrona stolicy Rosji — Petersburga była wysunięta do gardzieli Zatoki Fińskiej.

Latem roku 1941 tylko HANGÖ, odosobniony na terytorium wrogiego kraju, przedstawiał sobą wysunięty naprzód punkt oporu floty radzieckiej na brzegu północnym zatoki, lecz i on nie był jeszcze wyposażony w ostateczną instalację i nie posiadał łączności ogniowej z brzegiem południowym, ponieważ, od chwili przystąpienia nadbałtyckich republik do składu Związku Radzieckiego, upłynęło zbyt mało czasu, aby zakończyć budowę umocnień obronnych i organizację systemu bazowania radzieckiej Floty Bałtyckiej i jej lotnictwa.

Dlatego też, od pierwszego już dnia wojny Niemcy dysponowali, oprócz place d'arme lądowym, wszystkimi portami, bazami, lotniskami, posterunkami obserwacyjnymi i radiowęzłami Finlandii, włącznie z Abo-Alandzkim wielowyspiem i Zatoką Botnicką. W tych warunkach, nie tylko stawało się realnym bezpośrednie niebezpieczeństwo Leningradu i Kronsztadtu, z lądu i powietrza, lecz znajdował się pod groźbą cały system bazowania radzieckiej Floty Bałtyckiej, ponieważ, rozwinięta w Zatoce Ryskiej i gardzieli Zatoki Fińskiej, w chwili uderzenia od strony Niemiec, miała ona na swoich tyłach: punkt oparcia przeciwnika na wyspie Makilot, główną bazę floty fińskiej w Helsinkach z twierdzą Sweaborg i bazy manewrowania Kotka, Aspö i inne. Wszystkie te bazy, chronione, oprócz posiadanego systemu obrony, naturalną przegrodą wysp szcherowych, wisiały nad podstawą i jedyną komunikacją wodną floty bałtyckiej, bazującej się w Tallinie i odcinały ją od bazy na tyłach — Kronsztadtu.

Ciężka sytuacja, zmuszająca bałtyjczyków — od pierwszych dni zdradzieckiej napaści Niemiec, do walki na dwa fronty, była utrudniona w dodatku niedotrzymaniem neutralności przez Finlandię. Umowa pokojowa między Związkiem Radzieckim i Finlandią była podpisana w dniu 12.III.1940 r. i artykuł III tej umowy głosił: „Obie Strony zawierające umowę zobowiązują się wzajemnie wstrzymywać od napaści jedna na drugą i nie zawierać jakichkolwiek sojuszów lub uczestniczyć w koalicjach, skierowanych przeciwko jednej ze Stron, zawierających umowę".

Zdrada rządu fińskiego była wyrażona faktem, że Finnowie chętnie usłużyli faszystowskim Niemcom i już od pierwszego dnia napaści, część sił niemieckich działała z baz fińskich.

Te olbrzymie przewagi, dla swej marynarki i lotnictwa, dowództwo niemieckie postarało się wykorzystać wszechstronnie. Niemcy dobrze poznali lokalne warunki odrębnego teatru fińskiego jeszcze z czasów ekspedycji von der Golza (3.IV.1918 r. wojska niemieckie von der Golza wylądowały w Hango, a 10.IV — w Lowizie, pod przykryciem ognia okrętów wojennych). Obecnie, nie tylko marynarka fińska i armia, lecz także wszyscy lapuasy i schutzkery wszelkimi sposobami współzawodniczyli w przysługiwaniu się niemieckim nazistom.

Jednakże, pomimo tak olbrzymich przewag, jak zaskoczenie i posiadanie gotowego place d'arme na tyłach floty bałtyckiej i pomimo osłabienia tej ostatniej, niemieckie siły morskie nie wiele osiągnęły i nie wiele pomogły od morza swojej armii.

Niemcy, którzy postawili sobie za podstawowe zadanie — całkowite zablokowanie floty bałtyckiej a następnie zniszczenie jej w Tallinie — rozwiązać jednak tego zadanie nie potrafili, tak samo jak po wymuszonym opracowaniu nowych swoich planów, nie potrafili zniszczyć floty ani w Kronsztadcie ani Leningradzie.

Następna ważna kwestia, która musi być wyjaśniona dla całkowitego zrozumienia sytuacji na Bałtyku, jest to kwestia stosunku sił morskich.

Jeżeli przedwojenna geografia polityczna dała w ręce armii niemieckiej olbrzymie przewagi i pozwoliła stworzyć przeciwko Leningradowi zgrupowanie sił blokadowych, działających, nie tylko z krajów nadbałtyckich, lecz także i z Finlandii, i jednocześnie oskrzydlać wszystkie nasze komunikacje Zatoki Fińskiej, to drugi szczegół geograficzny Morza Bałtyckiego dawał w ręce dowództwa niemieckiego drugą dźwignię — MOŻLIWOŚĆ KONCENTRACJI CAŁEJ FLOTY NIEMIECKIEJ PRZECIWKO FLOCIE RADZIECKIEJ.

Jeszcze przygotowując się do pierwszej wojny światowej, Niemcy zbudowali Kanał Kiloński, który dał im drugie wyjście do Morza Północnego (oprócz Bełtów i Sundu), co zabezpieczało możliwość strategicznego manewru floty za pomocą koncentracji jej na Bałtyku lub w Mokrym Trójkącie. (Tak przyjęto nazywać zalew helgolandzki, w południowo-wschodnim rogu Morza Północnego).

Na podstawie tej możliwości powstał szemat strategiczny Tirpitza, przedstawiony przez niego przed wojną 1914—1918 r.: Osłonić się czasowo na zachodzie, wszystkie siły floty otwartych mórz rzucić na Bałtyk, korzystając z przygniatającej przewagi liczebnej, rozbić flotę rosyjską, a następnie mając na wschodzie rozwiązane ręce, zjednoczyć wszystkie wysiłki na walkę z flotą angielską. Sam przez się fakt bardzo ciekawy, jeśli przypomnimy sobie akurat odwrotny szemat Schliffena — Moltke'go młodszego: Osłonić się na wschodzie, rozgromić Francię, poczem wszystkie siły skierować na wschód. Dwa niezgrane wahadła.

W ten sposób dla Floty Bałtyckiej istniała obawa przed możliwością koncentracji całej floty niemieckiej, przeciwko niej, czyli uzyskanie przez Niemców przewagi liczebnej. Trzeba było się z tym liczyć.

Największy cysternowiec świata w SŁUŻBIE

Prasa francuska, jako jeden z najwymowniejszych dowodów odbudowy gospodarczej swego kraju, podaje ostatnio wiadomość o oddaniu do służby statku „Palmyre", który swą wielkością przekracza wszystkie, jakie dotąd zbudowano w tej klasie. Ma bowiem 21.700 ton nośności. Sukces francuski jest tym większy, że „Palmyre" został zaprojektowany i częściowo zbudowany jeszcze przed tragiczną kapitulacją a przecież w okresie „wojny na Atlantyku" stocznie angielskie i amerykańskie prześcigały się w nowych konstrukcjach cysternowców. Jednostki te nie straciły swego znaczenia mimo zakończenia działań wojennych, gdyż przypada im poważna rola w odbudowie zniszczonych krajów pozbawionych źródeł naftowych.

„Palmyre" ma więc wielkie znaczenie dla Francji. Historia jego jest dość niezwykła, więc statek zyskał sobie znaczną popularność w prasie. Budowę jego rozpoczęła znana stocznia Penhoet w grudniu pamiętnego roku 1939. Pomimo trudności wojennych został wodowany na wiosnę 1940 r. i w stanie na pół gotowym miał być odholowany ze Saint-Nazaire do Anglii — dla wspomożenia sojusznika szczególnie potrzebującego cysternowców. Niestety, w drodze początkowej zderzył się z miną magnetyczną i oprócz tego został zbombardowany. Dlatego „Palmyre musiał powrócić do portu macierzystego i poddać się nowym kierownikom stoczni — Niemcom.

Było rzeczą zrozumiałą, że nowi władcy zapragną użyć olbrzymi cysternowiec dla swych celów, szczególnie do zaopatrywania wojsk w Norwegii.

Na przeszkodzie stanęła postawa załogi stoczniowej. Zarówno inżynierowie i robotnicy jak i marynarze solidarnie sabotowali polecenia niemieckie. W ten sposób statek pozostał bezproduktywny przez całą wojnę.

Wielkie niebezpieczeństwo dla „Palmyre" zaistniało latem 1944 r., kiedy to porty północno-zachodniej Francji jako bazy dla niemieckich okrętów podwodnych i samolotów, były szczególnie bronione przez oddziały niemieckie. Nawet izolacja tych oddziałów nie zniechęciła ich do oporu.

Tymczasem wielkie okręty brytyjskie kruszyły fortyfikacje Saint-Nazaire, gdzie znajdował się unieruchomiony cysternowiec. Wtedy zabrano się naprawdę do usunięcia uszkodzeń. Po 18 dniach wysiłków „Palmyre" był gotowy do rejsu i jako pierwszy przedostał się do oswobodzonego Nantes.

Z kolei został umieszczony w suchym doku i poddany ostatecznym pracom nad wykończeniem i uzupełnieniem wnętrza i pokładu. Dzięki amerykańskiej pomocy finansowej (150 milionów franków) „Palmyre" i jego siostrzany statek stoją już do dyspozycji żeglugi francuskiej.

Wejście do służby największego cysternowca świata ma jeszcze jedno znaczenie. W obliczu ciężkich strat, jakie poniosła ta kategoria statków w wojnie, może podjąć skuteczniejszą rywalizację z jednostkami amerykańskimi, angielskimi i norweskimi, które dotąd dzierżą prym na morzach i oceanach.

Jantar.

Z CYKLU: PORTY ŚWIATA

Sewastopol, wielki port radziecki nad M. Czarnym



AMERYKAŃSKIE OKRĘTY PODWODNE

na Pacyfiku

Japonia, zależna od importu żywności oraz surowców i polegająca na morskim transporcie zaopatrzenia swej armii, rozrzuconej na ogromnej przestrzeni, przegrała wojnę, gdyż straciła panowanie na morzu.

Japońskie armie, broniące wysp macierzystych, były nienaruszone a siły powietrzne jedynie osłabione. Gen. Marshall oceniał siły japońskie, broniące właściwych wysp macierzystych, na 2.000.000 wojska i 8.000 samolotów. — W chwili kapitulacji, marynarka wojenna Japonii nie istniała; — została zniszczona. Z 12 okrętów liniowych — 11 zostało zatopionych, z 26 lotniskowców — 20 zatopionych, z 43 krążowników — 38 zatopionych, lub uszkodzonych. Marynarka handlowa, natomiast, była straszliwie okaleczona. Amerykańskie okręty podwodne, w znacznym stopniu, przyczyniły się do zadania Japonii potężnych strat na morzu, które zmusiły napastników na Pearl Harbor do bezwarunkowej kapitulacji w dniu 2 września 1945 r.

Okręty podwodne Stanów Zjednoczonych zatopiły 2/3 ogólnego tonażu japońskiej marynarki handlowej, czyli wiecej, niż wszystkie inne siły nadwodne i powietrzne marynarki i wojska. Z ogólnej liczby, zatopionych okrętów wojennych Japonii, okręty podwodne zatopiły prawie 1/3. Operując tysiące mil od swoich baz, nieraz głęboko wewnątrz wód kontrolowanych przez nieprzyjaciela, okręty podwodne rozpoczęły swe działania ofensywne, bezpośrednio po ataku na Pearl Harbor i prowadziły ten sposób walki aż do chwili kapitulacji Japonii. W pierwszej połowie 42 roku, kiedy siły morskie U. S. A. zostały osłabione przez atak japoński na Pearl Harbor, okręty podwodne były jedynymi okrętami, które prowadziły akcję ofensywną przeciwko Japonii. Jakkolwiek, liczba tych okrętów była początkowo niewystarczająca, to jednak ataki ich przyczyniły poważne straty japońskiej żegludze. Sukcesy te były bardzo potrzebne, w momencie gdy opinia amerykańska została mocno poruszona klęską z grudnia 41 roku.

Działalność okrętów podwodnych utrudniała Japonii konsolidację swych wysuniętych pozycyj i wzmocnienie zagrożonych baz, jak również odcinała Japonię od źródeł paliwa, olejów, gumy i innych surowców, z nowo zdobytych terenów. Wojna podwodna, skierowana przeciwko Japonii, przyśpieszyła osiągnięcie ostatecznego zwycięstwa.

Zatopienia nieprzyjacielskiego tonażu wzrosły z 134 statków o 580,390 t. w 1942 r. — do 284 statków o 1.341,968 t. w 1943 r. — W 1944 r., gdy podwodne, skoordynowane ataki grupowe, osiągnęły szczyt swej skuteczności, Japonia straciła 492 statki o tonażu 2.387,780 t. Sumarycznie okręty podwodne zatopiły 63% japońskiego handlowego tonażu, licząc tylko statki od 1.000 t. wzwyż. Należy nadmienić, że okręty podwodne zatopiły, względnie uszkodziły, głównie ogniem artyleryjskim, znaczną liczbę małych jednostek, zwłaszcza w końcowej fazie wojny. W 1945 r., na skutek uprzednio poniesionych strat, nieprzyjaciel stracił 132 statki o 469,872 t.

Przesunięcie baz U. S. A., w kierunku Japonii, zmusiło dowództwo japońskie do cofnięcia swoich statków do linii brzegowych. Amerykańskie okręty podwodne posunęły się wówczas za nieprzyjacielem na wody niebezpieczne i wykonały szereg odważnych i doskonale przeprowadzonych ataków. Okręty podwodne, zadając ciężkie straty żegludze japońskiej, wykazywały bardzo wielką aktywność operując w kwietniu i maju 1945 r. wzdłuż południowych i wschodnich wybrzeży japońskich wysp macierzystych. W czerwcu, już wszystkie japońskie wody były opanowane, a okręty podwodne, w szeregu skutecznych akcyj, zadały znaczne straty niedobitkom japońskiej marynarki handlowej. W czasie tych operacyj, okręt podwodny „Barb“ wysadził nawet oddziałek desantowy, który zniszczył most na wybrzeżu Honshu. Pod

koniec wojny, japońska marynarka handlowa zasadniczo przestała istnieć.

Okręty podwodne Stanów Zjednoczonych zatopiły następującą liczbę jednostek japońskiej marynarki wojennej:

Okręt liniowy	1 (Kongo)
Lotniskowce	4
Eskortowe lotniskowce	4
Ciężkie krążowniki	3 (Atago, Kako, Maya)
Lekkie krążowniki	9
Kontrtorpedowce	43
Okręty podwodne	23
Eskortowce	60
Inne jednostki	129

Strata cięższych jednostek była dla Japonii tragiczna — specjalnie wobec ogromnego wzrostu ilości jednostek amerykańskich. Nadspodziewanie wysoka liczba zatopionych kontrtorpedowców i eskortowców jest godna podkreślenia. Świadczy ona o tym, że amerykańskie okręty podwodne nie przyjęły roli ściganej zwierzyny, a nawet, gdy obecność ich została ustalona, przystępowały do ataku w warunkach wielkiego ryzyka, w wypadku nieudanej akcji. Ataki te były tak skuteczne, że Japończycy zaczęli wątpić w wartość osłony kontrtorpedowców.

Okręty podwodne wykonywały również specjalne zadania, jak np.: wywiad, rozpoznanie, zaopatrzenie i ratownictwo. Bardzo często rozpoznanie, przeprowadzone przez okręty podwodne, przyczyniało się do osiągnięcia zwycięskich spotkań. W wielu wypadkach, okręty te ratowały rozbitków i brały udział w ewakuacji ludzi (zwłaszcza z Corregidor).

Zaopatrzenie i broń, dostarczane powstańcom na Filipinach, znacznie przyczyniły się do wzmożenia ruchu oporu na tych wyspach. Gdy rozpoczęło się intensywne bombardowanie japońskich wysp macierzystych, okręty podwodne zostały powołane do niesienia pomocy lotnikom zestrzelonym nad nieprzyjacielskimi wodami; wyratowały one w ten sposób ponad 500 lotników.

Stany Zjednoczone straciły w okresie wojny 52 okręty podwodne; z tych 46 — wskutek akcji nieprzyjaciela, a 6 wskutek wypadków. Straty te powstały na skutek penetracji do nieprzyjacielskiej strefy obronnej, z dala od własnych baz i z wyjątkiem ostatniego okresu, z dala od miejsc działań własnych sił morskich i powietrznych.

Pomimo strat, flota podwodna Stanów Zjednoczonych pod koniec wojny była znacznie silniejsza od floty z okresu Pearl Harbor. Od 7. 12. 41 r. do 1. 10. 45 r. Stany Zjednoczone straciły 52 okręty podwodne, a w tym samym czasie 203 nowo-zbudowane jednostki tego typu weszły do kampanii.

Okrętami podwodnymi Floty Pacyfiku dowodził od 1943 r. vice-admirał C. A. Lockwood.

Z 194 japońskich okrętów podwodnych — 126 zostało zatopionych, a 68 — ciężko lub lekko uszkodzonych w momencie kapitulacji znajdowało się w portach japońskich. — Japońskie okręty podwodne były raczej używane ofensywnie i defensywnie, jako część składowa regularnej floty, niż jako siła odrębna, przeznaczona do niszczenia żeglugi amerykańskiej.

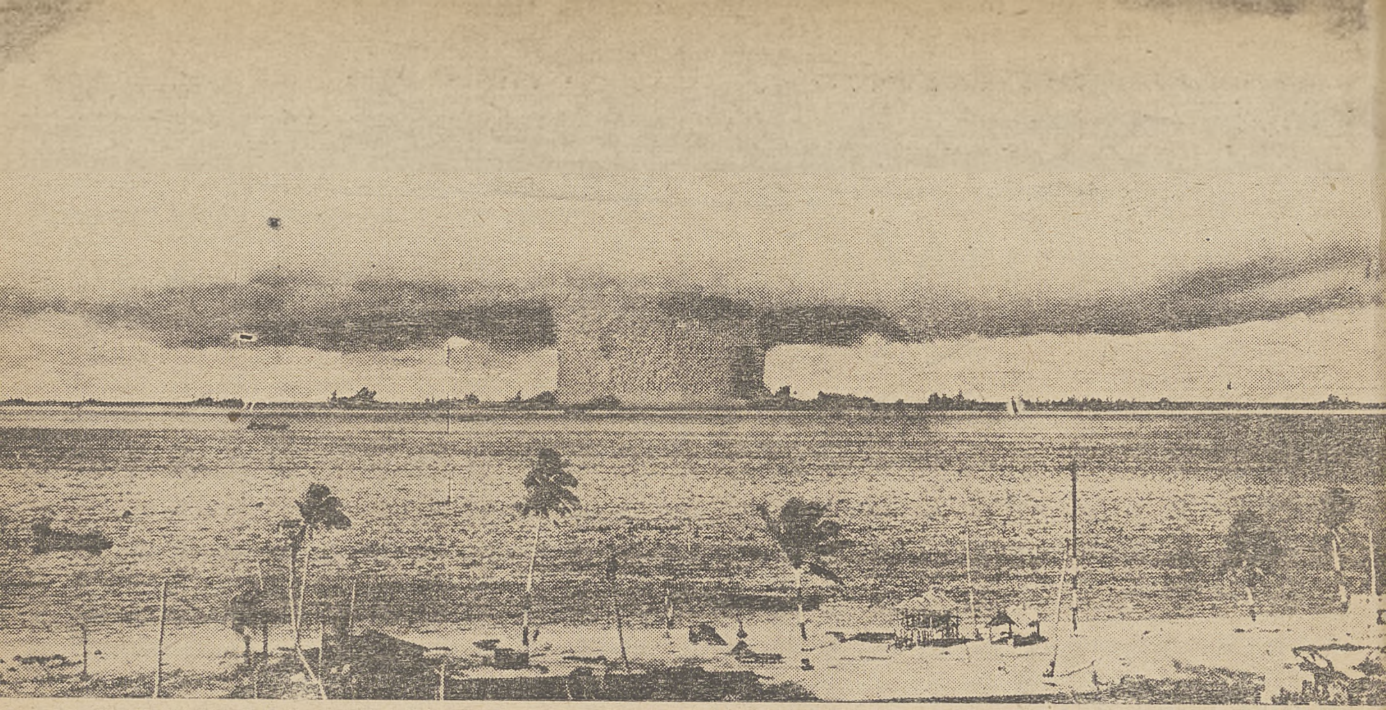
Opracował na podstawie następujących źródeł:

1) Final Official Report by Fleet Admiral Ernest J. King.
2) A War Atlas for Americans.

Wacław Krzywiec, kmdr. ppor.



Eskadra floty amerykańskiej w czasie działań wojennych na Pacyfiku.



Faza wybuchu. Czarna plama po prawej stronie wytrysku, to ślad pancernika „Arkansas", który siłą wybuchu stanął w pozycji pionowej.

PO DOŚWIADCZENIU w BIKINI

Napisał:
Józef Modrzejewski

Trzecia próba z bombą atomową nie odbędzie się. Prezydent Truman zdecydował, że szkoda 35 milionów dolarów na jeszcze jeden nieprzekonywujący eksperyment. Wobec tego 75 okrętów biorących udział w obu pierwszych doświadczeniach zostało odholowanych do Pearl Harbor i portów Alaski, gdzie po unicestwieniu promieniowania radioaktywnego, będą poddane dokładnym oględzinom.

Fakty te określają najlepiej nastroje, jakie panują obecnie w najwyższych sferach wojskowych USA i przekreślają wątpliwości co do wyników „dwuch rund" w Bikini.

Próba zastosowania bomby atomowej przeciw wielkiej eskadrze floty wojennej, złożonej ze wszystkich klas okrętów I i II kategorii, w warunkach zbliżonych najbardziej do wojennych, miała dwa zasadnicze cele.

Po pierwsze chodziło o „być albo nie być" okrętów, jako władców mórz. Przerażające liczby ofiar ludności japońskiej w Nagasaki i Hiroszimie, możliwości teoretyczne i szalona propaganda prasowa, wytworzyły bowiem opinię o konieczności rewolucyjnych zmian w wojnie na morzu. Departament marynarki USA znajdował się w ogniu krytyki szeregu mówców parlamentarnych i był pomawiany o niebezpieczny dla kraju konserwatyzm. Stąd też szeroko kie programy rozbudowy floty amerykańskiej nie miały szans powodzenia

Drugim celem było zbadanie skutków działania bomby atomowej na poszczególne części okrętu i na istoty żywe. Trzeba było więc wybrać najrozmaitsze jednostki morskie i napełnić je zwierzętami doświadczalnymi. W tym względzie zdaje się popełniono jedno niedopatrzenie. Z pośród wybranych do doświadczeń okrętów było zaledwie kilka nowoczesnych („Prinz Eugen" krążownik z 1941 r. o wyporności 10.000 ton, „Sakawa" krążownik również produkcji wojennej, „Independance" lotniskowiec przebudowany z krążownika). Inne właściwie nadawały się na złom, bądź to z racji swego wieku, bądź też z racji wielu modernizacji i uszkodzeń w czasie wojny. Dlatego nie można mówić, by eksperymenty w Bikini stanowiły zestawienie możliwości obecnej floty wojennej i bomby atomowej.

Trzeba uczynić jeszcze jedno zastrzeżenie Okręty zakotwiczone w atolu z uwagi na brak załóg nie mogły być ratowane w toku pożarów i pozostawały w całkowitej bierności.

Samo założenie doświadczenia wskazuje na to, że chciano wypróbować skuteczność bomby atomowej przeciw flocie skoncentrowanej w głównej bazie i nieprzygotowanej do obrony. Krótko mówiąc chodzi o to, czy za jednym zamachem można pozbyć się całej siły przeciwnika.

Taktycznie pierwsza próba miała za zadanie stwierdzić, o ile opłaca się czy nie opłaca zastąpienie bomb i torped lotniczych nową bronią. Druga zaś była przeprowadzona pod kątem widzenia ewentualnego zastąpienia broni podwodnej jak torped i min.

Stąd też omówienie wyników obu doświadczeń należy ująć pod kątem porównania z dotychczasowymi wynikami lotnictwa wzgl. okrętów podwodnych.

W czasie drugiej wojny światowej lotnictwo przeprowadziło dwa wielkie zaskakujące naloty na flotę przeciwnika w bazach: raz w Tarencie drugi raz w Pearl Harbor. Wyniki ich były następujące:

Tarent: 3 okręty liniowe „Vittorio Veneto", „Littorio" i „Cavour" czyli 1/2 stanu ciężko uszkodzone i osadzone na dnie.

Pearl Harbor: 5 okrętów liniowych starego typu ciężko uszkodzonych i osadzonych na dnie, 3 lżej uszkodzone, 2 krążowniki uszkodzone, również 1/2 stanu.

Praktycznym rezultatem obu nalotów było unieruchomienie floty włoskiej wzgl. amerykańskiej na **pewien czas** i duże możliwości operacyjne flot przeciwnych. Minusem zaś był fakt bliskości doków pływających i stoczni, które też podniosły wszystkie osadzone na dnie jednostki z wyjątkiem 2 amerykańskich „Oklahoma" i „Arizona". Włoski „Cavour" wydobyty uległ ponownemu uszkodzeniu przez pożar. Pozostałe okręty wzięły czynny i owocny udział w kampanii po remoncie. Naloty na bazy silnie bronione nie dały większych rezultatów. Konkretnie ataki niemieckie,

na pancerniki radzieckie w Kronsztadzie, dały jedynie częściowe uszkodzenia nie przeszkadzające im brania udziału w kampanii.

Na Bikini zakotwiczono 5 okrętów liniowych „Arkansas", „Texas", „Nevada", „Pensylwania" i „Nagato" — wszystkie poprzednio zbombardowane i naprawione.

Bomba atomowa spowodowała przez swoją eksplozję ok. 100 m nad celami uszkodzenia średnich rozmiarów na japońskim okręcie liniowym „Nagato" (z 1919 r), lżejsze amerykańskich liniowców „Nevada" i „New York", ciężkie uszkodzenia małego lotniskowca „Independence" (11 000 ton), krążownika lekkiego „Sakawa" (6.000 ton), średnie krążownika „Pensacola" (10.000 ton), „Prinz Eugen", lekkie lotniskowca „Saratoga", kontrtorpedowca „Wilson" i 6 transportowców. Zatonęły od razu: kontrtorpedowiec „Lamson" i 2 transportowce „Gilliam" i „Garli". Po 24 godzinach pozbawiony pomocy pogrążył się „Sakawa".

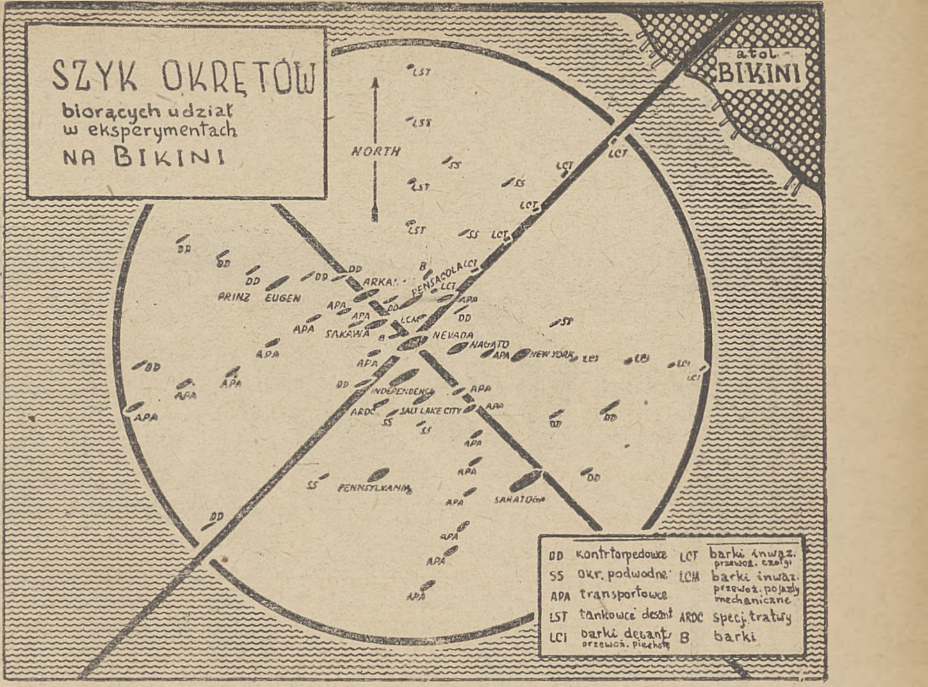
Z pośród okrętów podwodnych, znajdujących się w zanurzeniu, uszkodzony lekko został jeden „Skate".

— — — — — — — —

Masowy atak okrętów podwodnych na flotę przeciwnika, znajdującą się w bazie, jest niemożliwy. Jedynie mikroskopijne łodzie podwodne mogą wdzierać się w ilości do 5 sztuk przez sieci zaporowe. Stąd też można zatapiać jedynie pojedyncze okręty.

Skuteczność floty podwodnej polega na częstotliwości ataków i na zmianie miejsc ataku. Działając w ten sposób amerykańskie okręty podwodne zatopiły na Pacyfiku: okręt liniowy „Kongo", 8 lotniskowców, 12 krążowników, 43 kontrtorpedowce, 23 okręty podwodne i 189 okrętów pomocniczych Japonii.

W bazach brytyjskie jednostki podwodne unieszkodliwiły okręt liniowy „Tirpitz" (42.000 ton), lekki krążownik „U.-Traiano" i t. d.



Druga bomba atomowa działająca pod wodą spowodowała zatopienie małego pancernika „Arkansas" (26.000 ton z 1911 r.) i dokończyła dzieła zniszczenia na „Saratodze". Japoński „Nagato" ponownie uszkodzony, został zatopiony przez okręty amerykańskie po próbie, z powodu silnego promieniowania radioaktywnego.

— — — — — — — —

Zestawienia uwidaczniają naprawdę skromne rezultaty działania bomby atomowej w warunkach zaskoczenia. Ilość okrętów zatopionych jest nikła, a uszkodzenia pozostałych nie musiały być zbyt duże, skoro można je było holować przez połowę niemal Pacyfiku do portów Alaski.

Stwierdzono także słabe oddziaływanie na zwierzęta zamknięte na okrętach. Większość z nich pozostała przy życiu.

Problemem pozostało promieniowanie radioaktywne, łatwo czyniące z okrętu przedmiot swego działania.

Na ogół jednak, bój o istnienie floty został wygrany. Wbrew pesymistom okazało się, że nadzwyczajna odporność okrętów na działanie bomby atomowej zapewnia im w dalszym ciągu wpływ na losy świata. Doświadczenia były dramatyczne i trzymały w napięciu całą niemal ludzkość, ale wyniki ich zaskoczyły nawet entuzjastów.

W międzyczasie zostało podane do wiadomości, że Wielka Brytania znajduje się w posiadaniu pewnych środków obronnych. Okręt liniowy „Vanguard" ma posiadać uzbrojenie

(Dokończ. na str. 18)

Faza wybuchu. Gigantyczna fontanna w momencie osiągnięcia maksymalnej wysokości. [illegible]



Brunon Dzimicz

Niespokojny KRZYŻ

VIII.

12 PRZYGÓD MATA MORELI

Całą podróż w kierunku wschodnim na morzu Śródziemnym, Zenek Kalina uchował się w hamaku lub na koi kubryku młodszych podoficerów. Przy służbie na trzy zmiany, jedna z nich miała zawsze prawo do odpoczynku, nie raziło więc to nikogo z niepowołanych kontrolerów. Morela dobrze zmontował przemyt żywego człowieka, tym bardziej że Zenek zaimponował mu udzielonymi wiadomościami. Rzeczywiście oficer nawigacyjny studiował mapy Grecji i zaokrętowani do dwuch zwolnionych kabin w Lizbonie, cywile, już na drugi dzień w morzu ukazali się w strojach pułkownika i majora armii brytyjskiej. —„Oni jadą dogadać się z czetnikami", wyjaśnił Zenek, „to z centrali wywiadu"... „Uważajcie teraz koledzy aby Strugarek był wyznaczony w pierwszym rzucie na ląd. Będzie mógł wylegiwać się do woli w hamaku, a ja go z dziękczynieniem zastąpię". Zrobi się, przyrzekli maci z ORP „Ulewa".

* * *

Zadanie „Ulewy" było trudne, a dodatkowa improwizacja Moreli — jeszcze trudniejsza. Od pierwszej, wymagane było przedostanie się przez wszechstronnie strzeżone wody Jadranu, do skalistych wybrzeży zachodniej Grecji, ukryć się tam parę dni i cało wydostać, od Moreli natomiast, wielkiej pomysłowości. Małe niedociągnięcie mogło w jednej chwili zniweczyć przedsięwzięcie i obietnicę Zenkowi. A co wtedy ze słowem marynarskim!?...

Lądowanie drużyny zwiadowczej, obsady punktu obserwacyjnego i pary Anglików z dwunasto-wiosłowego kutra poszło cicho i gładko, grubo przed świtem, aby nie zwrócić uwagi jakiegoś szpiega, bo postój na kotwicy kontrtorpedowca z usmarowaną do niepoznania banderą, nie był, sam przez się, niczym nadzwyczajnym, ale komunikacja z lądem zwróciłaby baczniejszą uwagę. Zawinięte szmatami wiosła i dobrze naoliwione dulki dokonały tego, że kuter sunął bezszelestnie, jak cień.

Jak drugi cień za Morelą, z obsady P. O.*), sunął pseudo Strugarek — Zenek. Gdy za załomem skały zatrzymano się do brzasku, aby zorientować się w terenie i wybrać takie miejsce dla P. O. aby sygnalizację widziała tylko w wąskim sektorze „Ulewa", Anglicy coś poradzili pomiędzy sobą i wykrztusiwszy „baj, baj" szybko pokroczyli w kierunku północno-wschodnim...

Zenek szeptał Moreli: Podziękuj wszystkim. Bądź zdrów!.. Spotkamy się w wolnej Polsce, do niej prowadzi wiele dróg! Słyszysz huk dział, to w kierunku Korycy... Tam znajdę przyjaciół... I zlał się z mrokiem nocy, ciemniejszej zwykle przed samym świtem...

„Rozminęliśmy się na razie jak okręty na morzu", pomyślał Morela.

* * *

Wybrane miejsce na P. O. w oczekiwaniu powrotu „tajemniczych Dżemsów" — Anglików było na skałce, dobrze osłonięte krzakami nad ujściowymi rozlewiskami górskiej rzeki. Tuż przy szuwarach leżał rząd zaniedbanych mogiłek.

Za ostatnim strumieniem terkotały czasem, częściej w nocy, karabiny maszynowe; spotykały się tam widocznie zwiady wrogo do siebie usposobione, ale czyje, tego ulewiańscy sygnaliści wiedzieć nie mogli. Mieli w czym wybierać: makaroniarze, pendosy (Grecy), szkipetary (Albańczycy), czetnicy, partyzanci i..., wiadomo, różni bałkaniarze mogli tu dokonywać swoje konkretne i zagmatwane porachunki. Drużyna zwiadowcza z „Ulewy" zabezpieczała odwrót do wybrzeża, kryjąc się od niepowołanego oka, tak, że mat Morela często pozostawał z trzema pomocnikami na odosobnionej wysuniętej placówce.

Już pierwszej nocy, gdy wolni od wachty, siedzieli sobie przy ognisku, rozpalonym w skalnej szczelinie w rodzaju pieczary, usłyszeli raptem jakąś wzmożoną strzelaninę na dole, przeciągłe, przeraźliwe wycie i ciężkie kroki na skrzypiącym piasku ścieżki... Po pewnym czasie w poświacie ognia ukazał się stary wąsaty wojak i ciężko usiadł na leżącym pniu...

Za nim wsunęło się dwuch młodszych, z wyglądu górali. Nie pytając o nic, stanęli w swych uwalanych, zmoczonych barwnych szatach obok siedzącego, z zawziętymi wyrazami twarzy, wsparci na karabinach. Stary huknął coś w niezrozumiałym języku. Jeden z młodych podszedł do ognia, kiwnął głową, zrzucił z pleców worek i szybko podwiesił na sporządzonym rożnie menażkę z soczewicą i manierkę z kawą. Ogólno-słowiańskie słowo „woda" wywołało błysk zdziwienia w oczach przybyszów, a wkrótce znaleziono wspólny język porozumienia z ulewiakami. Ale

*) P. O. = Punkt obserwacyjny na lądzie.

prócz wody nic przyjąć nie chcieli. Po skromnej biesiadzie z soczewicy, nawet nie słonej, zapalono fajki, nabite tytoniem z liści startych między dłońmi i gwarzono z przerwami. — „Smeró moja prysz a", nieoczekiwanie dla Moreli wygłosił stary, którego młodzi nazywali Tymoteuszem. A widząc jego zdziwienie dodał: „Upyr *) mnie ukusił" i pochylając się pokazał na karku tuż przy tętnicy coś, jakby ślady ukąszenia małymi zębami do krwi. Morela pokiwał tylko głową nie ca kiem rozumiejąc słów starego Tymoteusza. Po fajce, wszyscy zaczęli układać się przy ognisku do snu. Wachtowy, czuwał ponad nimi na zarośniętym płaskim szczycie.

Nad ranem po gościach śladu nie było. Morela przypomniał sobie zasłyszane bajdurzenia o wilkołakach, ssących ludzką krew, o błędnych ognikach na mogiłkach niechrzczonych małych dzieci i innych niesamowitościach, którym przecież nigdy nie dawał wiary. Był na to za dobrze skrojony i mocno zszyty przez matkę naturę i nie miał spaczonej wyobraźni. Zajął się pracą i... zapomniał o nocnych odwiedzinach.

Na trzecią noc, na dole, za rozlewiskami rozszalała się, przez dłuższy czas niemilknąca, strzelanina. O świcie, do schroniska ulewiaków dobrnęła paczka górali z noszami. Na pierwszych leżał stary Tymoteusz, pamiętny z pierwszych odwiedzin. Wydawało się, że przybył dotrzymać słowa i pokazać że rzeczywiście śmeré przyszła po niego.

Na drodze ku wybrzeżu, w kotlince za załomem skały, wykopano w twardej grudzie dół i pochowano starego, zawinąwszy ciało w mocny, biały samodział. Postawiono duży, ciężki krzyż z wyrwanych belek, porzuconej, niedobudowanej chatyny. Księżyc już ciekawie zerkał do kotlinki, gdy skończyli pracę.

Gdy tak gawędząc z bałkańczykami przy fajkach, przygotowywali się już do snu, usłyszeli raptem jakiś przeraźliwy skowyt, czy wycie. W kilka chwil po tym po drodze przemknęli trzej jeźdźcy, w stanie wyjątkowego przerażenia, z rozwianymi czuprynami, bo nakrycia głów widocznie pogubili. Z powtórzonych wielokrotnie krzyków „Santa Madonna!" można było wnioskować, że są to konni karabinierzy włoscy.

— No, ci już tu nie zaglądną! — powiedział jeden z partyzantów, z wyglądu Albańczyk. — Najedli się strachu!...

— „Skąd się tu wzięli? Co to za wycie?" zapytał Morela.

— Upyry chcą z matki — ziemi się wyrwać, — prawie szeptem odpowiedział mu drugi.

*) Wilkołak po serbsku.

— Pójdźmy zobaczyć, co im takiego piętra zadało, zaproponował Morela, wstając i skierowując się ku dolince. Ulewiacy poszli za nim. Reszta ociągając się, ale z obawy przed zarzutami tchórzostwa i kpin, kroczyła w tyle.

Gdy zabezpieczonym marszem dotarli na złomy skalne i zajrzeli do kotlinki, ledwo stłumili okrzyk zdziwienia: sumiennie postawiony krzyż nachylił się mocno naprzód, jakby chciał sięgnąć i zagrodzić drogę. Nie zastanawiając się wiele, Morela zmusił swoich i cudzych ustawić na nowo krzyż i przywalić go takimi odłamami skały, aby mowy nie było o jakimś poruszeniu się... Spiesznym krokiem wrócili do schroniska... Spanie na wojnie jest czynnością ważną.

Przed samym świtem zostali obudzeni tym samym chichotem — skowytem i pozrywali się z derek.

— To jakieś ścierwo — hiena? — zaklął jeden z sygnalistów...

— Tu nie Abisynia, tu nie ma hien,—odparował drugi... Gdy z ciekawości, po śniadaniu, przesmyknięto się ku dolince, stanęli jak wryci. Krzyż odchylił się w odwrotną stronę, niż za pierwszym razem. Nie pomogły przywalone skały. Wrócili na P. O. Tu zastali jakichś starszych osobników, którzy ponuro, lecz z zaciekawieniem wysłuchali opowiadania o niespokojnym krzyżu.

— Pod wieczór pójdziemy zaradzić temu,—powiedział jeden z nich wyglądający na naczelnika.—A teraz wybaczcie, jesteśmy zdrożeni, więc wykorzystamy wasz przytułek.

Ciemniało, gdy z motykami udali się do mogiły i rozkopali ją. Gdy ciało zostało odkopane, naczelnik zaostrzył świeżo ustrugany pal i wbił młotem dokładnie przez serce umarlaka. Potem zakopano go ponownie i ustawiono krzyż na miejsce. Przywalono skalniakami, jak przedtem. Ta noc i wszystkie następne minęły zupełnie spokojnie.

Morela nie wiedział co myśleć: bujanie ludzi czy przypadek?...

Gdy na siódmy dzień kuter zabrał „tajemniczych Dżemsów" i bogatszych o jedno doświadczenie stersygnalistów na „Ulewę", Strugarek ledwo nie dostał paki za to, że przed sprawdzeniem zeszedł, niby po powrocie, z pokładu i udał się do kubryku, bo tam go akurat znalazł bosman.

Stany ewidencyjne „Ulewy" pozostały natomiast w zwykłym porządku. Pobyt Kaliny nie pozostawił po sobie żadnych śladów. Udział mata Strugarka, w wyprawie desantowej, za to został zadokumentowany w rozkazie dziennym dowódcy.

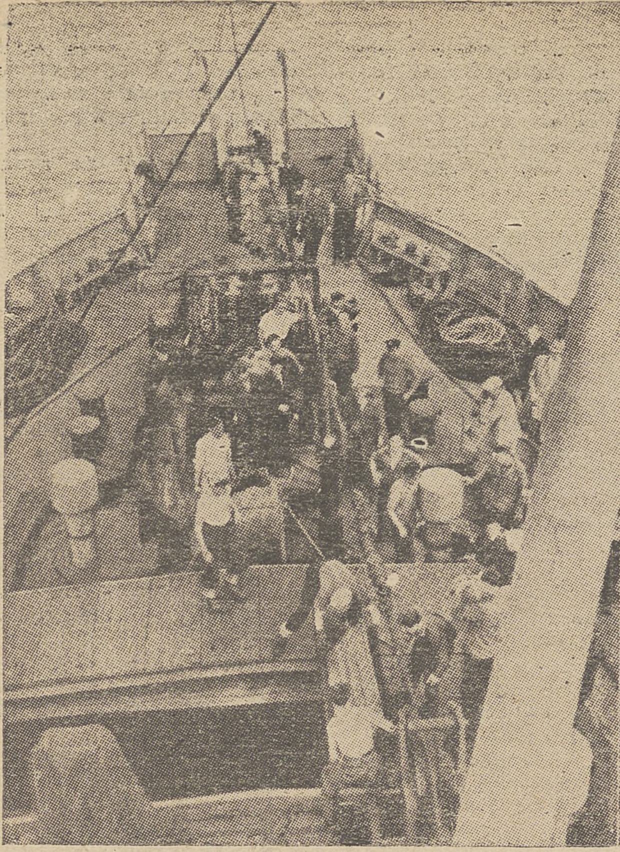
Brunon Dzimicz

TREŚĆ POPRZEDNIEGO NUMERU (9-go)

»Marynarza Polskiego«

Objętość 28 str. **Cena egz.: 15 zł.**

PRZYPOMINAMY, ŻE POPRZEDNIE NUMERY (1—9) NABYĆ MOŻNA W ADMINISTRACJI „MARYNARZA POLSKIEGO", GDYNIA — UL. ŚW. PIOTRA 12.



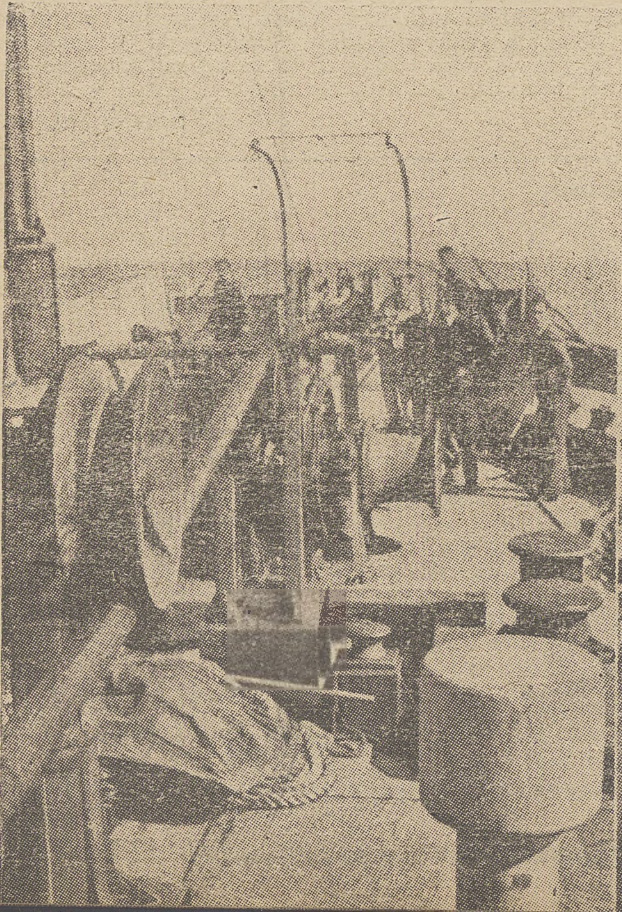


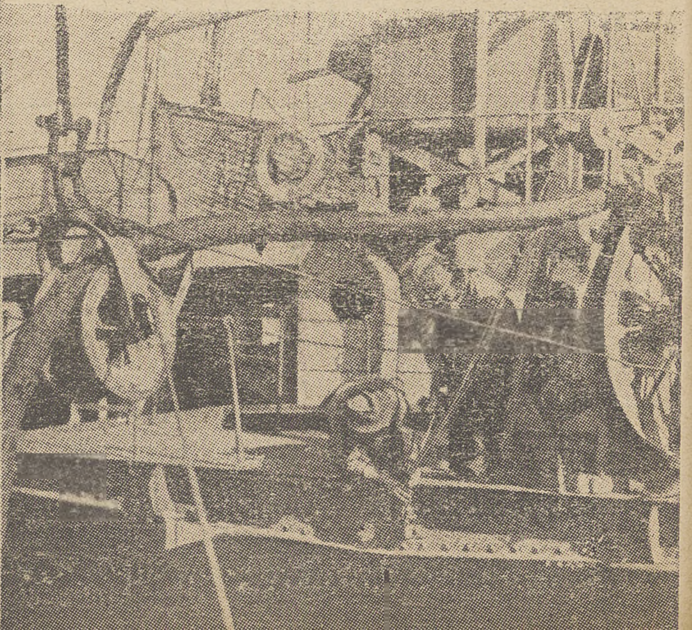
Koniec PLUTO

Słynny rurociąg podwodny pod kanałem La Manche, łączący Anglię z Francją, a znany armiom walczącym pod nazwą „Pluto" (Pipe Line Under The Ocean), w chwili obecnej przestał już istnieć.

Po wypełnieniu swej służby w okresie długich miesięcy wojny, polegającej na zaopatrywaniu sił alianckich walczących w Normandii w materiały pędne w dziennych ilościach po 4,500,000 litrów, został ostatnio wydobyty z kanału La Manche przez flotyllę, złożoną z dwu kablowców i jednego holownika.

Zdjęcie przedstawia kilka faz podnoszenia rurociągu na pokład kablowca „Empire Ridley". Wydobycie rurociągu pozwoli na odzyskanie 10,000 ton ołowiu, który będzie mógł być zużyty dla celów pokojowych.





OD REDAKCJI

Z przyczyn technicznych niniejszy numer ukaże się ze znacznym opóźnieniem, za co najmocniej przepraszamy naszych Czytelników i Prenumeratorów.

Dołożymy wszelkich starań, aby następne numery ukazywały się regularnie.

Termin nadsyłania rozwiązań zagadek i zadania szachowego, zamieszczonych w dzisiejszym numerze, mija z dn. 31. XII. 1946 r., nie zaś — jak podaliśmy na str. 2[illegible]-ej 7.12. i 20.12

Zawiadomienie

Szef Oddziału Personalnego Z. P. W. Marynarki Wojennej podaje, że ze względu na częste wypadki zagubienia przez byłych obrońców Wybrzeża w 1939 r. tymczasowych Zaświadczeń „Obrońców Wybrzeża", w żadnym wypadku duplikaty wydawane nie będą.

Równocześnie zawiadamia, że osoby, którym przysługuje zaświadczenie, a do tej pory jeszcze nie złożyły podań, winny składać podania uprzednio z piśmiennym potwierdzeniem wiarygodności powyższego przez dowódcę, ewentualnie przez 2 oficerów, którzy brali udział w walkach z petentem, do Oddz. Pers. Z. P. W. Mar. Woj.



JACK LONDON – PIEWCA MORZA

(JOHN GRIFFITH LONDON)
ur. 12.I.1876 zm. 21.II.1916

Z nazwiskiem tego wielkiego i popularnego pisarza amerykańskiego kojarzy się zazwyczaj pojęcie morza. Napisał wiele dzieł, ustępujących jedynie przed pracami największego mistrza marynistyki w ogóle, naszego rodaka — Korzeniowskiego któremu London sam oddawał palmę pierwszeństwa. Uczniem jego jednak nie był. Wypracował własną, bogatą oryginalność, na którą składa się znakomity styl pisarza, subtelna wnikliwość psychologiczna i rzeczywistość. London nie lubi łatwizny i ślizgania się po powierzchni tematu. Nawet w powieściach pisanych tendencyjnie dla młodzieży (w takich jak: Wyprawa na „Błysku", Żegluga na jachcie „Snark" i in.) w ślad za barwną przygodą podąża poważny ekspert duszy, wyciągający wnioski i ujmujący młode serca wychowawca, bo takim w stosunku do młodzieży był London zawsze. Dobro piękno i siła — oto trzy fundamentalne podstawy, na których spoczęła wielka jego twórczość.

Morskie powieści i nowele Londona — to nie tylko porywająca przygoda, lecz również głębokie studium psychologiczne ludzi morza, tym ciekawsze, że London nie tworzy szablonowych typów, lecz indywidua. Tworzy?.. — Raczej przedstawia żywych ludzi, jakich poznał w czasie, kiedy sam był żeglarzem i włóczęgą. Analizie psychologicznej poddaje wszystkich, do chłopca okrętowego włącznie. Poznajemy w pełnym realiźmie, ich życie, mentalność, dobre i złe namiętności, ich cnoty i przywary. Na tle tego życia rozwija London wspaniale motyw walki człowieka z przyrodą i losem. Widzimy tu, czym jest przysłowiowa szkoła morza, jakiego olbrzymiego wkładu nie tylko fizycznej siły wymaga ale i hartu ducha. Poznajemy tajemnice zwycięstw człowieka w tych rozgrywkach i źródła klęski. Zwycięża zawsze charakter, fizyczna siła jest raczej jego uzupełnieniem. Ci, którzy giną, giną nie tylko śmiercią biologiczną, lecz i moralną. Tacy komplikują życie innym, stwarzają tragiczne sytuacje („Wilk Morski", „Bunt na Elsynorze") To ludzie-wraki i podobnie jak one — niebezpieczni.

Życie u Londona jest walką, grą, lecz grać należy uczciwie. Oszukują tylko słabi. Jednym z przejawów tej walki to — praca. Kult pracy u Londona wzniósł się do najwyższego poziomu. Głęboki jej wyraz znajdziemy niemal we wszystkich jego książkach. Pracy, upartej, wytężonej pracy, on sam zawdzięcza swój życiowy sukces. Dzięki niej potrafił wznieść się od biednego samouka do poziomu pisarza o światowej sławie (Martin Eden, powieść autobiograficzna).

Nie ma chyba problemu, którego nie poruszyłby London w swej bogatej twórczości.

Między innymi, niezmiernie ciekawie przedstawia się w jego interpretacji problem miłości i przyjaźni. London wierzy w miłość, która jest motorem wielkich nieraz poczynań. Kobiecie i tematowi z nią związanemu poświęcił cały szereg powieści morskich. Niezapomniane są jego bohaterki morza. To nie heroiny płytkiego romansu, lecz uczestniczki poważnej przygody, które biorą udział w walce z morzem.

London okazał się (chyba drugi po Kiplingu) mistrzem w psychologii zwierząt. Kochał je, wiele poświęcił im miejsca w ogólnym dorobku pisarskim. Specjalnie pasjonowały go psy.

Jako stuprocentowy syn amerykańskiej ziemi, London był demokratą, i swoje na ten temat przekonania zawarł w całym szeregu dzieł (między innymi w „Dolinie Księżyca").

London, jako piewca morza, przygotował jego adeptów, dał im wspaniały posmak wielkiej wody w połączeniu z bogatą nauką o niej. Pokazał jej romantyzm ale równocześnie dał jasne, na przykładach oparte przykazania o morzu. Zachwalając przygodę, w której sam był rozkochany, stał się przyjacielem i doradcą tych, którzy pragnęli wyruszyć na jej spotkanie.

Eugeniusz Bryza.

PO EKSPERYMENCIE W BIKINI

(Dokończ. ze str. 12)

pozwalające na zniszczenie samolotów z bombami atomowymi nawet na wysokości przekraczającej 10.000 m. Nie wątpimy, że dalsze osiągnięcia w tej dziedzinie będą już kwestią najbliższego czasu, gdyż słychać o wielkich pracach naukowców w St. Zjednoczonych Anglii i ZSRR.

Elastyczność budownictwa okrętowego, które w połowie ubiegłego wieku potrafiło przejść od drzewa i żagla do stali i pary, pozwala wprzęgnąć swego nowego wroga do „swego rydwanu". Według informacji prasowych, opracowuje się plany wykorzystania energii atomowej jako środka napędowego, na okrętach i na statkach. Dzięki temu, flota staje wobec nowych, wprost rewelacyjnych perspektyw, szczególnie wskutek zmniejszenia różnicy szybkości pomiędzy samolotem a jednostką morską.

Zanim jednak nastąpią owe rewolucyjne zmiany, należy pomyśleć o bliższych konsekwencjach użycia bomb atomowych przeciw okrętom. Wbrew głosom niektórych zagranicznych publicystów morskich większe szanse obrony będą miały większe okręty. Będzie można na nich wmontować ściany ochronne dla załogi (ochrona przed promieniowaniem), ustawić ściany ochronne na pokładzie dla obsługi artylerii, wyrzutni torpedowych i przyrządów celowniczych, wreszcie zainstalować działa strzelające na znaczne wysokości dla zwalczania samolotów z bombami atomowymi

Nie wyprzedzając na razie nowych pomysłów konstrukcyjnych, należy przytoczyć wielki program budowy, który realizuje departament marynarki USA po doświadczeniach w Bikini: dwa olbrzymie okręty liniowe „Illinois" i „Kentucky" po 45.000 ton, dwa lotniskowce floty „Reprisal" i „Iwojima" po 27 000 ton, cztery lotniskowce eskorty „Bastogne", „Eniweton", „Lingayen", „Okinawa" po 12.000 ton, siedem ciężkich krążowników „Northampton", „Cambridge", „Brigdeport", „Kansas City", „Tulsa", „Norfolk" i „Scranson" po 13.700 ton trzy krążowniki najcięższe po 17.000 ton, dwa krążowniki z 15 działami 152 mm „Valleyo" i „Gary" po 14.700 ton, 8 krążowników po 10.000 ton, 11 kontrtorpedowców, 6 okrętów podwodnych i 390 pomocniczych.

Oto taki jest triumf floty po próbach w Bikini, i to triumf dużych okrętów!

Józef Modrzejewski

Maskotka „Błyskawicy"

Podczas postoju ORP „Błyskawica" w Glasgowie, w r. 1940, pewien oficer W.P. ofiarował za odze małpę. Małą, inteligentną, rasową małpkę. Ofiarodawca widocznie miał dużo sentymentu dla polskiego okrętu, skoro pozbył się tak zabawnego stworzenia.

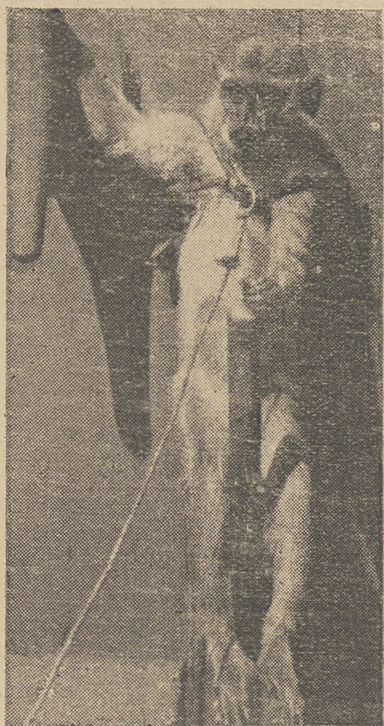
Oddając małpiszona powiedział, że będzie on najlepszą maskotką i dopóki pozostanie na okręcie — okręt ten zawsze wyjdzie cało z każdej opresji. A zatem zwierzaka zaokrętowano i zaliczono do stanu załogi, gdyż jako pasażer nie mógłby pozostać na okręcie wojennym.

Nie wiadomo dlaczego maskotkę, który był rodzaju męskiego, nazwano imieniem żeńskim: „Betty". Imię to przyjęto ogólnie na okręcie i cała załoga uważała że już tak, a nie inaczej musi się nazywać.

Już od pierwszego dnia, stworzenie to wzbudziło ogólne zainteresowanie. Każdy, przechodząc dotykał małpy, głaskał, bawił się jej minami, pociągał za sznurek, na którym była uwiązana — słowem dużo było radości i śmiechu.

Jeżeli kiedykolwiek ORP „Błyskawica" stanął przy burcie innego okrętu — to zawsze załoga tego okrętu miała doskonałą rozrywkę patrząc godzinami na cuda akrobatyczne i komiczne Betty.

Polski okręt ze swoją maskotką stał się wkrótce bardzo popularny. Betty nawet w prasie brytyjskiej był opisany jako maskotka, w którą wierzą polscy marynarze i która



rzeczywiście przynosi szczęście polskiemu okrętowi.

W czasie alarmów bojowych i strzelania, Betty jak gdyby zupełnie zdawał sobie sprawę z grożącego mu niebezpieczeństwa. Chował się do schronu lub do radiostacji. Niekiedy krył się za nadbudówkę i z ukrycia zerkał, z wielce przerażoną miną, na atakujący samolot nieprzyjacielski.

Do radiostacji nie tylko chował się w czasie alarmu, ale schodził codziennie na godzinkę rozrywki kulturalnej. Siadał wówczas na krześle wygodnie, jak gentleman, przybierając ludzką postawę i słuchał koncertu.

Żżył się z załogą i znał każdego z osobna na okręcie Każdy opiekował się nim, karmił i bawił.

ORP „Błyskawica" rzeczywiście był szczęśliwym okrętem. Wojna na morzu trwała bez przerwy przez długie 6 lat. W okresie tym na Morzu Północnym, Atlantyku, pod Narvikiem, Morzu Śródziemnym i w Kanale La Manche, kilkakrotnie torpedowana, bombardowana z powietrza i lądu, ostrzeliwana przez okręty niemieckie — „Błyskawica" wyszła z małymi stratami w ludziach i małymi stosunkowo uszkodzeniami.

Możliwe, że Betty był tą maskotką przynoszącą szczęście.

W. Hryciuk st. bosman

SPORT W MARYNARCE WOJENNEJ

Wychowanie fizyczne marynarzy zatraciło już swój początkowo dorywczy charakter, i coraz wyraźniej zaczyna kroczyć drogą realnego i celowego planowania. Stało się to możliwe dzięki pomocy ze strony Ministerstwa Obrony Narodowej, które wyasygnowało na bieżący rok budżetowy 4 mil. zł. dla Marynarki, na wychowanie fizyczne i sport. W oparciu o tak poważny fundusz, kierownik WF. Marynarki, kpt. Skorupski, zasłużony działacz sportu marynarskiego, opracował plan rozbudowy urządzeń i poszczególnych działów sportowych.

Już na wiosnę wypłynie na Bałtyk flotylla Yacht-Clubu Marynarki Wojennej. Tabor pływający Yacht-Clubu składa się z 6 dużych jachtów, 4 jolek, 6 łodzi 10-cio wiosłowych i 12 kajaków. Cały ten sprzęt zostanie obecnie poddany dokładnemu sprawdzeniu i remontowi, zakupione zostanie ożaglowanie i po odmalowaniu cała pokaźna flotylla rozpocznie kampanię żeglarską. Szereg doskonałych instruktorów będzie ćwiczyło setki marynarzy. I nie tylko marynarzy, gdyż przy Yacht-Clubie powstaje też Ośrodek Wyszkolenia Morskiego dla Wojska Polskiego, gdzie setki oficerów z Armii Lądowej pozna sport żeglarski. Nauczą się oni tu także wiosłowania, kajakarstwa i pływania, gdyż zostanie wybudowana własna pływalnia.

A tymczasem marynarze korzystają z krytej pływalni Państwowej Szkoły Morskiej. Dwa razy w tygodniu kilkudziesięciu młodych marynarzy pod okiem instruktorów ćwiczy, by na wiosnę, jako instruktorzy, rozpocząć szkolenie innych. Marynarze chcą się zrewanżować w przyszłym roku. za niepowodzenie swych pływaków na Mistrzostwach W. P. w Warszawie. Lotnicy, którzy zdobyli pierwsze miejsce w pływaniu będą mieli ciężką przeprawę z marynarzami.

Drużyna bokserska, mistrz W. P. WKS „Flota", kroczy od zwycięstwa do zwycięstwa, wykazując wysoki i równy poziom. Po zwycięstwie nad „Gryfem" z Wejherowa, marynarze rozgromili RKS „Mewa" z Gdańska, wygrywając w takim samym stosunku 12:4. W meczu tym mistrz Armii Bruzowski, walcząc w wadze lekkiej złamał palec u ręki, uzyskując mimo to wynik remisowy, natomiast inni marynarze, jak Cichocki, który znokautował przeciwnika, wykazali poprawę swej formy. Dzięki tym sukcesom WKS „Flota" zajmuje obecnie pierwsze miejsce w tabeli swej klasy w rozgrywkach o mistrzostwo Wybrzeża.

Bokser WKS „Flota", mar. Lik. mistrz W. P. został wyznaczony przez kapitana GOZB jako reprezentant w wadze ciężkiej do spotkania międzyokręgowego Pomorze — Wybrzeże. Piłkarska drużyna WKS „Flota", którą z powodu nieusprawiedliwionych dyskwalifikacji pozbawiono I miejsca w A-klasie, przystępuje obecnie do rozgrywek.

Jot-wu.

WŚRÓD KSIĄŻEK i CZASOPISM

C. S. FORESTER — BITWA O MALTĘ. WYDAW. TRZASKA, EVERT I MICHALSKI 1946, TŁUMACZYŁ JAN KOWALSKI



Tyt. oryg. „The Ship”

Opowiadanie Forestera stanowi historię lekkiego krążownika H. M. S. „Penelope” i jego załogi, w czasie najdramatyczniejszej walki koło wyspy Malty, w której w całej rozciągłości okazała się przewaga W. Brytanii nad Włochami na morzu.

Nie wiadomo jakich słów użyć na wyrażenie zadowolenia, że właśnie ta książka angielska została spolszczona. Nie ma w niej ani „skrawka lądu” (Malta jest dalekim celem), sztuczności odczucia pisarza lądowego i batalistycznego patosu, który zaciemnia szczegóły działań morskich.

„Bitwa o Maltę” jest niemal encyklopedyczną skarbnicą wiadomości, o wnętrzu i wyglądzie krążownika i równie wyczerpującą charakterystyką psychiki i ducha marynarzy brytyjskich. Autor celowo zmienił nazwy i nazwiska. Chciał być szczerym i musiał uzupełniać niektóre rysy, aby dać pełną syntezę „morale” floty angielskiej. Ukazał kolejno mesę, basztę bojowa, salę opatrunkową, wnętrze wieży artyleryjskiej, komory amunicyjne, obracające się wały napędowe, pokład w najrozmaitszych miejscach. Zaprezentował nam szereg postaci z pośród załogi jak dowódce, oficera flagowego, komisarza, inżyniera, artylerzyste, pl. i zwykłego, palacza i galerię innych specjalistów. Przedstawił nam okręt w rejsie, w zasłonie dymowej i w bitwie artyleryjskiej.

Akcja „Bitwy o Maltę” rozgrywa się w okresie starcia eskadry brytyjskiej kontradmirała Vian (5 lekkich krążowników i 12 kontrtorpedowców) ochraniającej 6 transportowców dla wyspy z grupą włoską, złożoną z pancerników i krążowników. Jest to jedna z najbardziej paradoksalnych walk morskich, gdzie wielka przewaga npla ustępuje przed bohaterstwem mniejszego zespołu.

Forester nie dramatyzuje tego, wprost przeciwnie, stara się potraktować zwycięstwo brytyjskie jako wynik naturalnej przewagi marynarzy brytyjskich nad włoskimi. Żywi lekceważenie dla floty „osi”, kpi sobie z jej lotnictwa (eskadra brytyjska jest bez eskorty samolotów); swoich współrodaków niekiedy ukazuje w najczarniejszym świetle, aby pokazać ogrom ich heroizmu w chwilach decydujących. **Koło Malty padł cień Trafalgaru.**

Tłumacz zmienił tytuł z „The Ship” na „Bitwa o Maltę”, przekręcając wyraźnie intencje autora. Dalej używa natrętnego anachronizmu „łódź podwodna”, co nie jest również do wybaczenia po kilku latach propagandy morskiej.

„Bitwa o Maltę” jest obok „**Samotnego krążownika**” B. Dzimicza najlepszą książką wojenno-morską w języku polskim i powinna znaleźć się wszędzie.

J. M.

CZY WIECIE, ŻE . . . . .

... w ręce niemieckie w 1939 roku wpadło zaledwie 7% ogólnego tonażu polskiej marynarki handlowej, reszta zaś 93% wszystkich statków, oddana została do dyspozycji admiralicji angielskiej dla walki przeciwko Niemcom Żadne inne państwo sojusznicze, okupowane przez hitlerowców, nie może poszczycić się takim oddaniem dla wspólnej sprawy. mimo, że większość ich miała bardziej swobodne drogi odwrotowe.

Po kapitulacji Francji osiem polskich statków handlowych, znajdujących się wówczas w portach północnej Afryki, uciekło z nich, mimo przeszkód a nawet ostrzeliwania przez Francuzów, słuchających się rozkazów zdrajców z Vichy.

... w Ameryce opracowywany jest obecnie projekt największej na świecie budowli wodnej, która przewyższy swą gigantycznością kanał Panamski i Sueski. Chodzi tu o zbudowanie drogi wodnej z zatoki św. Wawrzyńca do Wielkich Jezior, położonych w głębi kontynentu amerykańskiego. Długa na 2.260 mil umożliwi ona nawet statkom oceanicznym docieranie do Chicago i innych miast środkowych Stanów Zjednoczonych i Kanady. Koszt budowy ocenia się na 100 000.000 funtów sterlingów.

... Mieszkańcy małego miasteczka Taryfy, położonej w pobliżu Gibraltaru, trudnili się w dawnych czasach procederem korsarskim, napadając nawet mniejsze okręty wojenne. Haracz, płacony piratom przez kapitanów przepływających cieśninę gibraltarską otrzymał nazwę taryfy. Z biegiem czasu zaczęto nadawać ją innym, stałym opłatom.

... kompasy znajdują się nie tylko na statkach i okrętach? Nazwę tę nosi również roślina, rosnąca w preriach amerykańskich, której liście rozwijają się tylko w kierunku wschodnim względnie zachodnim.

... podczas gdy nowoczesne okręty wojenne mogą dać salwę armatnią co kilka sekund, 150 lat temu operacja ta trwała pół godziny, gdyż za każdym strzałem trzeba było działo oczyścić i na nowo przymocować linami do boków okrętu.

... dziób łamacza lodów ma kształt łyżki? Umożliwia to statkowi najechanie na skorupę lodową i załamanie jej swym ciężarem. Nowoczesne łamacze lodów zaopatrzone są w dodatkową śrubę pod przednią częścią kadłuba, która swymi obrotami wypycha wodę w tył, stwarzając w ten sposób sztuczną próżnię pod lodem, i ułatwiając pracę statkowi. Tylnia część łamacza jest tak zbudowana, że odrzuca krę na boki, umożliwiając mu swobodne cofnięcie się w razie gdy lód jest zbyt gruby i trzeba go rozbijać uderzeniami całego kadłuba. W wypadku wmarznięcia statku w otaczający go lód przepompowuje się wodę w jego wnętrzu z jednych zbiorników w drugie, przenosząc ciężar na rufę względnie boki, co powoduje w następstwie wyłamanie się statku z lodu.

... filozof Anacharsis, żyjący w VII wieku przed narodzeniem Chrystusa powiedział: „Istnieją trzy rodzaje ludzi—ci, którzy żyją, ci, którzy umarli i ci, którzy pływają po morzu”.

Czytelnicy piszą...

O powrót do kraju

Z obozu dla repatriantów, rekrutujących się z polskich marynarzy w Anglii, otrzymaliśmy poniższy list, który nie wymaga komentarzy. Nazwisko autora jest w posiadaniu redakcji.

„Murzyn zrobił swoje, murzyn może odejść"... Jak trafne jest to powiedzenie, które utarło się między Polakami, przebywającymi na wyspach Brytyjskich, niech świadczy następujący fakt:

Liczne tysiące żołnierzy Polskich Sił Zbrojnych, przebywających na Zachodzie, wyraziło chęć natychmiastowego powrotu do Polski. Pomiędzy nimi znalazła się grupa marynarzy Polskiej Marynarki Wojennej, w liczbie około 70-ciu starszych podoficerów i 60-ciu marynarzy.

Ktoś może pomyśli: „Dlaczego tak późno"?!

W krytycznych dniach września 1939 roku, opuszczając nasze wybrzeże, pełni najlepszych myśli i zapału, płynęliśmy w dal obcą, nieznana, na krwawy, nieubłagany bój o drogą każdemu Polakowi sprawę: O WOLNOŚĆ POLSKI.

Dziś, kiedy przebrzmiały echa zawieruchy wojennej, kiedy świat odetchnął po koszmarnych latach niewoli, każdy z nas pragnie powrócić do swojej Ojczyzny, aby ramię przy ramieniu z naszymi współbraćmi w Kraju, przystąpić do Jego odbudowy.

Jednak nie tak wyobrażaliśmy sobie nasz powrót. Byliśmy pewni, że powrócimy do Kraju na okrętach, na których walczyliśmy, których pokłady zbroczyła gorąca polska krew naszych poległych kolegów.

Rzeczywistość jest nieubłagana.

Po prostu wyrzucono nas z okrętów i opuszczono w dół symbol Suwerenności i Niepodległości: POLSKĄ BANDERĘ WOJENNĄ. W niejednym oku starego wygi morskiego, zaprawionego w twardych bojach na siedmiu morzach świata, zabłysła łza żalu i upokorzenia. Dlaczego nas tak potraktowano?! Czyż my ludzie walki i czynu, zasłużyliśmy sobie na to?

Wprawdzie minęły już trzy miesiące, od chwili, kiedy wyraziliśmy chęć natychmiastowego powrotu do Kraju. Trzy miesiące ciągłego domagania się o należną nam odprawę demobilizacyjną. Wszędzie spotykaliśmy się z niechęcią i złą wolą ludzi, którzy stali na kierowniczych stanowiskach. Wyczuwało się, że starają się opóźnić za wszelką cenę nasz wyjazd do Kraju i złamać nas psychicznie. Jednak lata wojny przeobraziły nas w ludzi twardych i odpornych na wszystko. Trwamy na stanowisku, że po skończonym obowiązku nasze miejsce jest w Polsce, w Polsce o którą walczyliśmy. Nasz wojenny obowiązek jest skończony. Wracając, chcemy stanąć do wspólnego wysiłku z naszymi braćmi w Polsce i przystąpić do odbudowy zniszczonej wojną Ojczyzny.

Dni i tygodnie oczekiwania wloką się koszmarne i upiorne, gryząc „chandrą" niepewności: „KIEDYŻ JUŻ NARESZCIE WYJEDZIEMY DO POLSKI?

Odpowiedź przynosi nam angielska prasa, że w przeciągu krótkiego czasu zostanie wywiezione tyle, a tyle tysięcy... Niemców z Anglii.

O IRONIO LOSU!

Czyż oni więcej przysłużyli się dla dobra wspólnej sprawy?

Oficjalnie mówi się o trudnościach „shipping'owych". Jednak tych trudności nie ma, gdy w grę wchodzi powrót jeńców niemieckich do domów.

Czyż znajdzie się ktoś, kto uzasadni takie postępowanie?!! Czyż my ludzie, którzy ramię przy ramieniu walczyliśmy z wielką i potęgą ROYAL NAVY, mamy być ludźmi gorszymi gatunkowo, klasowo czy narodowościowo?! Czyż zapomniano już, że pierwsi stanęliśmy W OBRONIE PRAW LUDZKOŚCI, gotowi do nieubłaganej walki w dobie, kiedy Anglia przedstawiała dość słaby potencjał wojenny i byliśmy wiernymi jej towarzyszami do końca!!!

Rozgoryczenie jest tak wielkie, że szarpie skowytem żałości za krtań i nasuwa tysiące myśli... Jednak życie nauczyło nas hartu i zaciętości. Po wyczerpaniu wszystkich możliwych środków starań, które nie dały pożądanego rezultatu, została nam ostatnia droga: „LIST DO PREMIERA ANGLII", który załączamy w pełnym tekście. (Odpis tego listu, podpisanego przez szereg marynarzy, znajduje się w posiadaniu redakcji. Przyp. Red.).

Może nareszcie znajdzie się dla nas transport przed Niemcami... i powiedzenie: „Murzyn zrobił swoje..." stanie się nieaktualne.

„Repatriant"

SKRZYNKA POCZTOWA

Franczak T., Milicz. Żądane numery przesłaliśmy. O warunkach przyjęcia do Państw. Szkoły Morskiej, której zadaniem jest szkolenie przyszłych marynarzy mar. handlowej, dowiecie się dokładnie z numeru 4/5 „Marynarza Polskiego".

„Łobuz" z Poznania. Jak na łobuza pisze Pani całkiem grzecznie i przyzwoicie. Rozwój waszego Hufca Morskiego cieszy nas bardzo i przypuszczalnie napiszemy coś o nim. Pisze Pani m in.: „Żałuję, że nie urodziłam się chłopcem, aby w ten sposób zostać marynarzem". Na to naprawdę nic nie poradzimy. Pozdrowienia.

Kołupaiło J., Białystok. Państwowa Szkoła Morska posiada dwa wydziały: mechaniczny i nawigacyjny. Warunki przyjęcia: Wiek — od 16 do 20 lat, mała matura, oraz zdanie egzaminu konkursowego. Bliższe szczegóły znajdziecie w numerze 4/5 „Marynarza Polskiego".

Wolski J., Lublin. Trudno jest wyczerpać wszystkie wspomniane przez Was materiały w kilku numerach naszego pisma. Z pewnością stopniowo będziemy je publikować.

Migacz W., N. Sącz. Radzimy uzyskać chociażby małą maturę, ułatwi Wam to niewątpliwie osiągnięcie zamierzeń. Marynarka ogłasza co roku pobór rekrutów i ochotników. Na miejscu odbywa się segregacja według uzdolnień i specjalności.

Piwowoński J., Tarn. Góry. Dziękujemy za nadesłany materiał, prawdopodobnie w całości wykorzystamy. Jeżeli macie ilustracje do swoich artykułów, wykonane na kredowym papierze, chętnie przyjmiemy. Żądany adres: Poznań, Poplińskich 11. Nazwy jednostek, o które pytacie: OORP „Czapla", „Orlik", „Jaskółka", „Jastrząb", „Albatros", „Kondor", „Kormoran", „Krogulec", „Kania", „Bezwzględny", „Dzielny", „Bystry", „Karny", „S z y b k i", „Dziarski", „Niedościgły", „Błyskawiczny", „Śmiały", „Nieuchwytny", „Sprawny" i „Odważny".

Krawczyk L., Malbork. Oto odpowiedzi na Wasze zapytania: 1) Nie przeszkadza. 2) Zamiast Szkoły Podchor. Mar. Woj. istnieje na razie Szkoła Oficerska Mar. Woj. 3) Szkoła Jungów przygotowuje załogi pokładowe dla statków handlowych, wzgl. załogi dla lugrów i trawlerów, zatrudnionych w rybołówstwie dalekomorskim. 4) P.C.W.M. = Państwowe Centrum Wychowania Morskiego. 5) Przepisy zaznaczają, że uzębienie musi być zdrowe. Plombowane zęby uważa się za zdrowe.

Sroka J., Godziesze. W P. S. M. wymagana jest mała matura. Radzimy wziąć udział w t. zw. kursie przygotowawczym Państw. Centrum Wych. Morskiego. Szczegóły znajdziecie w Nr 4 „Żeglarza". (Adres redakcji: P. C. W. M., Gdynia, Dom Żeglarza).

Arsen F., Dubienka. Radzimy złożyć podanie o powołanie do Mar. Woj. p/a: D-ca Mar. Woj., Gdynia, Waszyngtona 3 i przytoczyć w nim szczegółowy przebieg swej służby.

Warunki prenum. „Żeglarza": kwart. 30 zł półrocz. 60 zł. Konto PKO, Gdynia, XI-160.

ORP „Bałtyk" Niemcy przeznaczyli na złom. „Hood" zatopiony został w Cieśn. Duńskiej w pojedynku z „Bismarckiem".

Rakowski St. Gdynia. Pływa na jednostce Mar. Woj.

Magierski B., Legionowo. OORP „Gdynia" i „Gdańsk" należały do typu statków żeglugi przybrzeżnej. Charakterystykę okrętów, które mają powrócić z Anglii podamy w odpowiednim czasie. Inne pytania naruszają tajemnicę wojskową.

Mackiewicz L., Chełmża. Obie szkoły przyjmują maturzystów z mał. wzgl. dużą maturą—w czerwcu 1947 r. Ponad to będzie obowiązywać egzamin konkursowy i ścisłe badanie lekarskie.

Janczarek Z., Lublin. Książek nie posiadamy, natomiast zwracamy uwagę na coraz częściej ukazujące się na półkach księgarskich opowieści morskie z ostatniej wojny.

Zariczny R., Czarnochowice. Numery przesłaliśmy. Dziękujemy za miłe słowa i wierszyk.

Zajbuk S., Wrocław, **Derfert Z.**, Bydgoszcz. Nie skorzystamy.

Maliński R., Warszawa. W Waszym wieku wstąpienie do Mar. Woj. nie jest możliwe, ale przecież nie tylko Mar. Woj. jest drogą dostania się na morze. Pozostaje Wam możność starania się o posadę w Mar. Handlowej, lub Rybołówstwie Morskim.

Forysiak D., Warszawa. Na pewno przyjmą Was, zaczekajcie do wiosny.

Koło Ligi Morskiej przy Publ. Szk. Powsz. w Bujakowie. List Wasz przekazaliśmy Publ. Szkole Powsz. Nr 1 w Gdyni.

Radwański A., Milanówek 1) M/s „Piłsudski" zatonął w 1940 r. w czasie operacji norweskiej. O losie pozostałych statków na razie nie wiemy. 2) O okrętach, które mają przybyć z Anglii w odpowiednim czasie napiszemy. 3) Poza „Schleswig"iem", „Gneisenau'em" jest jeszcze w pasie naszego W y b r z e ż a „Luetzow" (Szczecin). 4) Okr. podwodne, trawlery, ścigacze i szybkobieżne kutry trałowe.

Ambroziak T. i Dmochowski E., Ostrów Maz. Zgłoście się przy najbliższym poborze na ochotnika do Marynarki Woj. W Państw. Szkole Morskiej wymagana jest mała matura, a w Szkole Jungów — szkoła powszechna.

Dobrowolski T. inż., Białystok. Dziwi Pana, dlaczego dotąd nie pisaliśmy nic o portach Zalewu Świeżego. Ale winę ponoszą raczej ci, którzy będąc tam, nic nam nie piszą, choć mogliby. Notatkę Pana o radzieckim sposobie podnoszenia z dna morskiego zatopionych okrętów, zamieścimy. Prosimy o bliższą współpracę.

Góralski J., j. w. 3675 A/1. Jako żołnierz służby czynnej możecie jedynie złożyć podanie drogą służbową przez swego d-cę do ob. Ministra Obrony Narodowej z prośbą o przeniesienie do Mar. Woj.

Raczyński W., Łódź. Nie wiemy. Spróbujcie poszukać w księgarniach.

W. P., Toruń. To nie przeszkadza.

Wielowiejski Z., Gdynia. Nie taki diabeł straszny... Jest to po prostu badanie inteligencji i orientacji ucznia na podstawie t. zw. testów (próbnych doświadczeń).

Kostyński A., Kęty. Porozumieliśmy się w Waszej sprawie z P S. M. Macie jednak szansę dostania się do Szkoły w 1947 r. W marcu musicie napisać tam i poprosić o przesłanie zaktualizowanych warunków przyjęcia. A zatem trochę cierpliwości.

Kaczmarek M., Bydgoszcz. Trzeba się starać o uzupełnienie braku, a wtedy nie napotkacie na przeszkody.

T. Wywerka - Prekurat Warszawa. Dziękujemy za uzupełnienie artykułu, jak również za przesłane uwagi. Artykuł „Pancerniki XIX w." jest do Pańskiej dyspozycji.

Bajków E., Lignica. O zaciągu ochotniczym napiszemy w odpowiednim czasie, t. j. na wiosnę 1947 roku. Wystarczy dowód osobisty.

Kluba J., Zakopane. W bież. roku szkolnym w OSMW (Ofic. Szkole Mar. Woj.) kształcą się wyłącznie oficerowie, posiadający służbę frontową W roku szkolnym 1947/48 będą przyjmowani maturzyści przynajmniej z małą maturą. Ponadto będzie obowiązywać egzamin konkursowy i odpowiednie kwalifikacje fizyczne (zdrowie bez zarzutu).

„Stały Czytelnik", Łódź. Z Waszymi kwalifikacjami możecie służyć ochotniczo w Mar. Woj., jeżeli macie odpowiednie zdrowie i ukończone 19 lat. Dokładnych informacji udzieli Wam Wasze R. K. U. Wcielenie do Mar. Woj. ma miejsce dwukrotnie w ciągu roku. Ukończone kursy, szkoły i przeszkolenia w trakcie służby nie wykluczają, oczywiście, w miarę Waszych zdolności i pracy osiągnięcia stopni oficerskich.

MORSKA KRONIKA ZAGRANICZNA

* **Manewry floty amerykańskiej na Morzu Chińskim.** Amerykańska flota wojenna w składzie 3 lotniskowców, 3 krążowników, 21 kontrtorpedowców i 3 okrętów podwodnych odbyła manewry na Morzu Chińskim, poczem zawinęła do portu Tsing Tau.

* **Anglia zamierza przenieść bazę morską z Aleksandrii na Kretę.** Angielska admiralicja rozpatruje obecnie projekt przeniesienia angielskiej wojennej bazy morskiej w Aleksandrii na wyspę Kretę. Przypuszcza się, że plan ten nie spotka się z przeciwem rządu greckiego. Anglia zamierza również zbudować nową bazę morską na Cyprze, w rejonie zatoki Larnaka, gdzie zostały zgromadzone wielkie ilości materiału budowlanego.

* **Nowe statki z aluminium.** Stocznie angielskie w Portland rozpoczną w najbliższym czasie budowę całych statków z aluminium. Statki tego typu będą miały nośność 8.000 ton, t. j. o 1.500 ton więcej niż statki ze stali tych samych wymiarów. Dotychczas stopy aluminium były stosowane tylko przy konstrukcji pewnych części statków, przez co zaoszczędzano na wadze statku.

* **USA posiada za wielką flotę handlową.** Ogólny tonaż będący obecnie w posiadaniu St. Zjednoczonych wynosi około 60.000.000 BRT. Amerykańskie czynniki oficjalne stwierdzają, że USA nie będzie w stanie zużytkować więcej niż 15 do 20 milionów ton, z czego połowa służyłaby w ruchu przybrzeżnym. Pozostały tonaż jeśli nie pójdzie na sprzedaż, stanie w portach na stałym cumowaniu.

* **Kanadyjska Marynarka Wojenna w chwili obecnej.** Kanadyjska Marynarka Wojenna rozporządza obecnie jednym lotniskowcem (drugi znajduje się w budowie), dwoma krążownikami, 12 kontrtorpedowcami, 18 fregatami, 12 jednostkami eskortowymi i pewną ilością jednostek pomocniczych. Jej skład osobowy wynosi 10 tys ludzi w służbie czynnej i 18 tys. w rezerwie. Przed wojną, kanadyjska marynarka wojenna posiadała tylko 12 jednostek.

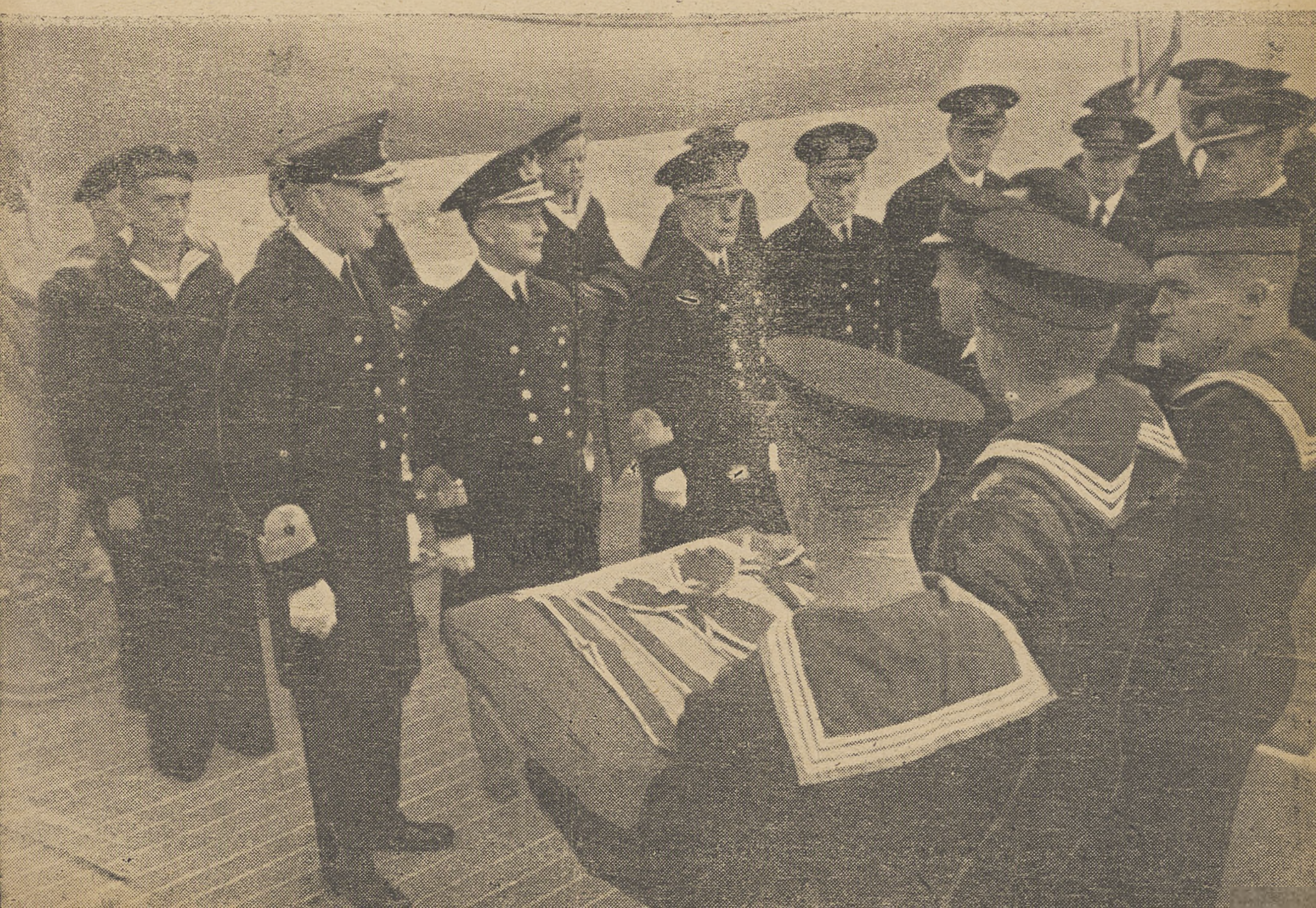
* **Nowy typ statku budowany w Anglii.** Na wiosnę zostanie spuszczony na wodę, w jednej ze stoczni w Anglii, nowy typ statku, poruszany za pomocą turbin gazowych. Nowa maszyna oparta jest na zasadach turbiny gazowej na łądzie, przy czym przez usunięcie kotłowni zwiększono miejsce na ładunki i pasażerów oraz szybkość statku.

* **Użycie radaru w żegludze przybrzeżnej.** Na wschodnim brzegu Kanady przeprowadzono z powodzeniem próby użycia radaru, w identyfikowaniu określonych punktów na lądzie z morza. W ten sposób radar stanie się szczególnie użyteczny w żegludze przy niebezpiecznych wybrzeżach.

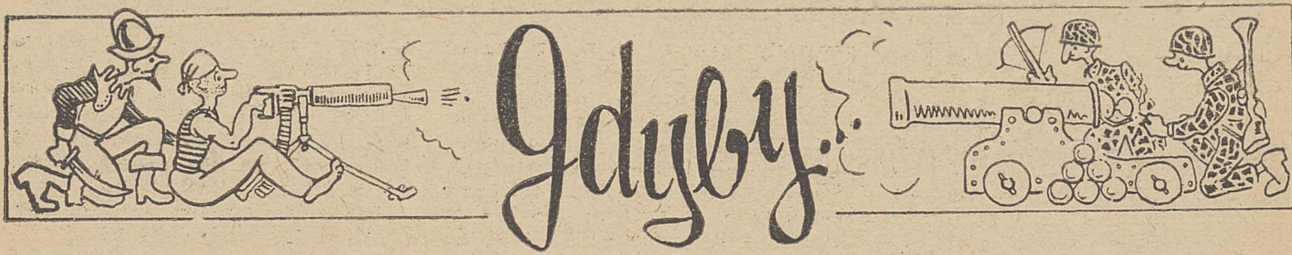
* **Próby nad zapewnieniem równowagi statków na wzburzonym morzu.** W Anglii w Zatoce Clyde w Szkocji, przeprowadzone zostały badania nad zapewnieniem równowagi statkom podczas wzburzonego morza. Zapewnienie równowagi statków zlikwiduje chorobę morską, wywoływaną przez kołysanie się statków.

Próby zostały przeprowadzone na kontrtorpedowcach i szalupach i polegały na zastosowaniu pletw. Duże pletwy metalowe zostały przymocowane w połowie długości statku, po obu jego burtach. Pletwy uruchamiał aparat hydrauliczny. Przeciwdziałały one skutkom nadchodzących fal morskich, podnosząc się i opadając w ciągu paru sekund i zapobiegały w ten sposób kołysaniu się statków.

W czasie ostatniego postoju „Daru Pomorza" w Sztokholmie na pokładzie statku dokonano m. in. dekoracji oficerów marynarki szwedzkiej orderami „Polonia Restituta", za staranną opiekę nad polskimi okrętami podwodnymi i „Darem Pomorza" w czasie wojny.



Nasz felieton



BITWĘ MORSKĄ Z XX W. OPISYWANO W WIEKU XVI...

...Okręta, na których tedy jechaliśmy, zadość przykazaniu wodza czyniąc, uzbrojone w sprzęta dziwaczne a groźne były. A więc z wierzchu działa straszliwe, od których wiele tysięcy ludzi zginąć może, ogniem tryskające, a szum wielki wyczyniające. Okrom tych dział naczynia inne niemniej śmiertelne naprzeciwko aeronautom wszelakim używane, albo też kule dł gachne po morzu śmigające, które torpedami nazywają.

Ale nade wszystko jedno urządzenie przemyślne, a chytre na okrętach owych ustanowione było, które dla niepoznaki radarem nazwano, aby większą tajemniczość instrumentam owym nadać. Oweż instrumenta dziwaczne, wielką się i moc w sobie miały i nocy ciemnej albo w mgliste dni nieprzyjaciela z dala ujrzeć mogły.

Jako też, po trzech dniach żeglowania znać dano, iże nieprzyjaciel mnóstwo siły mając, ku nam z wielką flotą zdąża. Zaczęło tedy okręta nasze szykować, wielki krzyk wyczyniając. Żołnierze łacno wnet do dział przyskoczą, aby przy nich straż we dnie i w nocy trzymać, aby nie dać przyczyny na się nieprzyjacielowi zaskoczyć. Zadnie okręta do przodku się kierując, linię jedną ustanowiły, aby zawczasu czołem przeciwko czołu spotkać się mogły.

Wszędy każdy zacnie swą powinność pełni, wielką umiejętność walczenia pokazując. Poniektóry ku rozweseleniu towarzyszy krotochwile śmieszne, a niezadko sprośne jęli opowiadać, co miast strachu wielką wesołość wywołały. Aż tu raptem huk straszny się podniesie i dym czarny, jako smoła w dali się ukaże. A współcześnie okręt nasz jako bryczką się zatrzęsie. Tędy po przykazaniu i nasze działa odpalą, wielkim zasłaniając nas dymem, po czym kiedy owy opadnie, widzim, iż jeden z okrętów nieprzyjaciela ku wodzie się chyli. Krzyk wielki natenczas z niego się podniesie, a co żywszy do wody skacze, z życiem ujść pragnąc.

Nasze tedy działa. nie dość jeszcze mając, torped kilkoro wypuściły, które po wodzie jako te ryby w stawie, kiedy w dzień jasny kamieniem weń rzucisz, śmigając, z mocą wielką w przeciwnika ugodzą, wielki rumor wyczyniając.

Jużeśmy wiktoryję obwołać chcieli, kiedy ku niebu oczy nasze skłon one, mendel aeronautów przeciwnika ujrzą. Jęły się tedy sypać wszędy z świstem nienawistnym bomby wszelakiego kalibru, a woda niczym parkowe fontanny ku górze tryskać pocznie. Cekaemy nasze, rozumnymi żołnierzami kierowane, dwakroć nieobaczne aeronauty do morza strącą, co inne widząc bystro poczną uchodzić.

Tedy też znienacka z morza peryskop nieopodal się wyłoni, co że podwodny okręt w pobliżu jest oznacza. Jako też bomby, co je głębinowymi nazywają ciskać z mocą poczną trafiając przeciwnika, któren pod wodę skryć się zamierzał. A jako dowód trafienia plamę oliwną a tłustą morze ze się wyrzuci.

Takiemiż to przemyślnymi sposoby, bitwę pomyślnie ukończywszy, jęto też na okrętach wodza swego wysławiać...

...A BITWĘ Z XVI W. OPISANO W 400 LAT POTEM

Trupia czaszka na płótnie!!!

Tajemnica morskich katastrof wyjaśniona!

Santa Bujana (Obsł. wł.). Jak już donosiliśmy onegdaj, w okolicach Santa Bujana wydarzały się ostatnio dość często katastrofy statków, które pociągały za sobą liczne ofiary, ginące w tajemniczych okolicznościach.

Znaleziony przypadkowo list nabity w butelkę, dołał naprowadzić na ślad terrorystycznej flotylli piratów.

Poniżej podajemy rewelacyjne, mrożące krew w żyłach szczegóły sensacyjnej bitwy, jaką stoczyła specjalna ekspedycja karna z tą zbrodniczą bandą.

Rankiem krytycznego dnia jeden z obserwatorów zauważył z bocianiego gniazda podejrzaną sylwetkę dwumasztowej korwety o czarnych żaglach, na których widniała

BIAŁA TRUPIA CZASZKA (!?)

Wszelkie dane wskazywały na to, że korweta ta należała do flotylli niejakiego Don Podrygo, nigdzie niemeldowanego i bez stałego miejsca zamieszkania. Natychmiast też rozpoczęto działania zaczepne. Kiedy statki zbliżyły się do siebie rozpoczął się morderczy ogień z dział. Jednocześnie grad kamieni posypał się na pokłady walczących statków. Ciemny dym przesłaniał do tego stopnia widok, że przez dłuższy czas nie wiedziano właściwie do czego się strzela. W pewnym momencie posłyszano silne uderzenie o burtę. Jak się okazało, po zarzuceniu specjalnych haków i przyciągnięciu za ich pomocą obu statków do siebie, oddział desantowy Don Podrygo wtargnął na pokład. Herszt terrorystycznej szajki, pałając zemstą z premedytacją rozpłatał kordelasem czaszkę jednego z członków załogi, powodując ciężkie obrażenie ciała. Jednocześnie zadał on innym osobnikom kilka ran kłutych zwyczajnym

NOŻEM KUCHENNYM,

w następstwie czego (?) ofiary bestalskiego mordercy poniosły śmierć na miejscu (!)

Krwawy sadysta nie poprzestał na tym. Dopiero, gdy w zamęcie walki uderzył się niechcący nosem w maszt, wskutek czego z nosa poczęła spływać

STRUMIENIAMI KREW,

powstrzymał się chwilowo od dalszych agresywnych wystąpień.

W międzyczasie zapalone i porzucone lonty spowodowały gigantyczny pożar, który mógł strawić statek wraz z załogą. Na szczęście do tego jednak nie doszło, gdyż płomienie, dostawszy się do magazynów z amunicją, spowodowały niesamowitą eksplozję, na skutek której Don Podrygo, wraz z resztą członków swej szajki wyleciał prawdopodobnie w powietrze, udając się w niewiadomym kierunku. Dochodzenia w toku.

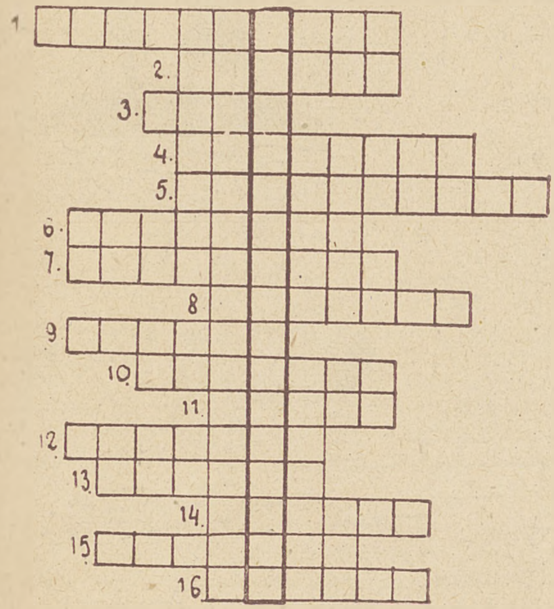
Niewiadomy kierunek (obs. wł.). Aresztowano tu onegdaj osobnika, podającego się za Don Podrygo, rzekomo niekaranego, którego przypadkowo poznała na ulicy Donna Izabella, z jaką aresztowany przez jakiś czas utrzymywał stosunki. Ze względu na dobro śledztwa dalsze szczegóły trzymane są w tajemnicy...

bis.

Rozrywki i zagadki

1. LOGOGRYF

Uł. Jerzy Kamyczek, Warszawa.



W rzędy poziome wpisać 16 wyrazów. Środkowy rząd pionowy da rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: 1. Przyrząd nawigacyjny. 2. Miasto nadbałtyckie. 3. Przyrząd służący do kierowania okrętem. 4. Miasto portowe w Anglii. 5. Przyrząd służący do wietrzenia. 6. Stolica państwa europejskiego. 7. Cieśnina między Jutlandią i Skandynawią. 8. Polski port wojenny. 9. Państwo europejskie. 10. Wojenna jednostka pływająca. 11. Nazwa polskiego okrętu podwodnego. 12. Państwo w Europie. 13. Nazwa polskiego kontrtorpedowca. 14. Państwo w Europie. 15. Państwo azjatyckie. 16. Morze europejskie.

2. ZAGADKA RYSUNKOWA



Znaleźć na rysunku ukryte okręty podwodne.

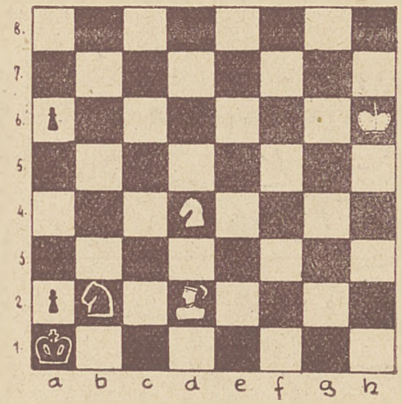
W wyniku losowania za trafne rozwiązanie ślimacznicy z n-ru 8, nagrodę otrzymuje Jerzy Tymieniecki, Zakopane, Sanatorium „Odrodzenie".

SZACHY

(Redaguje H. Malinowski, kpt.)

PROBLEM NR 3.

A. Troicki

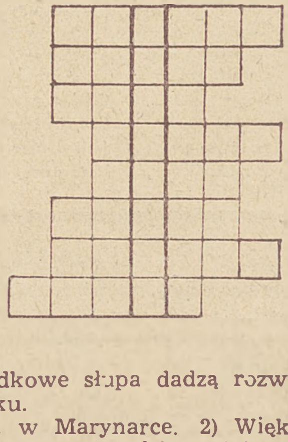


Białe: K-h6, G-d2, S-d4 (3)
Czarne: K-a1; S-b2, pp.-a2, a6 (4)
Białe zaczynają i wygrywają.

Miłośnikom szachów na całym świecie znane jest nazwisko Aleksego Troickiego, jednego z największych mistrzów w sztuce tworzenia kompozycyj szachowych. Troicki otrzymywał od rządu radzieckiego wysoką rentę, dzięki której mógł rozwijać swoje zdolności. W roku 1928 Troicki otrzymuje tytuł zasłużonego działacza sztuki szachowej. Jego książka „700 problemów" była wydana w wielu językach europejskich. Jedno z jego najładniejszych zadań zamieszczamy dziś. Za trafne i pełne rozwiązanie wyznaczamy trzy premie: półroczną (1) i kwartalną (2) prenumeratę „Marynarza Polskiego". Termin odpowiedzi — 20 grudnia r. b.

3. LOGOGRYF

Z powodu przeoczenia korektorskiego, logogryf, który ukazał się w poprzednim numerze „M. P.", odwrócony został do góry nogami, za co b. przepraszamy naszych Czytelników. Poniżej zamieszczamy go powtórnie.



Litery środkowe słupa dadzą rozwiązanie: nazwę polskiego statku.

1) Stopień w Marynarce. 2) Większa ilość statków, wzgl. okrętów. 3) Polska miejscowość nad Bałtykiem. 4) Wprowadza do portu. 5) Podróż morska. 6) Część portu. 7) Część statku, wzgl. okrętu. 8) Wyspa bałtycka.

Za trafne rozwiązanie wszystkich trzech zadań, redakcja przeznacza — drogą losowania — półroczną prenumeratę „M. P.". Termin nadsyłania odpowiedzi mija z dn. 7.12.1946 r.

Na wesołej fali

Zabawa rozbitków
w ciuciubabkę.



„METEOROLOGIA KUCHARSKA”

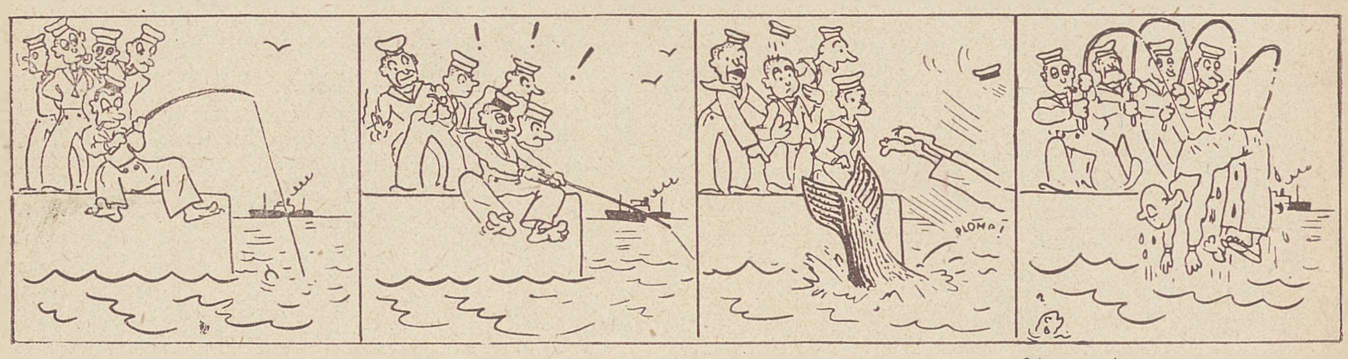


— ... Hm... Na zachodzie chmury... na północy chmury... na wschodzie mglisto, na południu niewyraźnie... ...Widzę, że obiadu nie ma co gotować...



Ratunku... Ratunku...
— A czy gra pan w brydża?

Przygody Kubusia-Marynarza



W gęstym lesie na spacerze
Jest rozkoszą zbierać grzybki
Zaś nad morzem, chętka bierze
W mętnej wodzie łapać rybki

Człek z uwagą wędkę śledzi
Coś się przecież złapie chyba
Jeśli dobrze się powiedzie
Może nawet wieloryba?

Jeśli jesteś bracie słaby
Gruba ryba ci zaszkodzi
Lepiej łapać w błocie żaby
Niż... się pluskać w morskiej wodzie.

Gdy się jednak ma kolegów
Nie są straszne złe przygody
Nie utopisz się przy brzegu
Bo wyciągną szybko z wody.

p. o. Redaktora: kpt. Józef Balcerak

Ilustrował: bosm. pchor. Sł. Sierecki

Fotografie: bosmat J. Uklejewski, Florian Staszewski, British Official, S.I.B. Photoservice, USIS — United States Information Service, „France Illustration”

Wydawca: ZPW Marynarki Wojennej

Druk i ilustracje wykonano w Zakł. Graf. Wydawnictwa ZPW Mar. Woj. Nr. 1055

Adres Redakcji i Administracji: Gdynia, ul. Św. Piotra 12. **Telefony:** redakcja 273-00, administracja 221-29.
Prenumerata: z przesyłką pocztową kwartalna 75 zł, półroczna 140 zł. Prenumerata ulgowa dla jednostek wojskowych i instytucyj społ. — kwartalna zł. 60.—, półroczna zł. 110.—. Zamówienia kierować do Administracji z równoczesnym przekazaniem należności pocztą, lub na konto PKO XI-4130.
Ceny ogłoszeń: 1 mm szer. 85 mm 35.— zł. **Cena egzemplarza 15 zł**